

RUI VEIGA DA SILVA

**O IMPACTO DO TRANSPORTE AÉREO NO DESEN-
VOLVIMENTO DO SECTOR DA HOTELARIA EM
LUANDA**

Orientador: Prof. Doutor José Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2016

RUI VEIGA DA SILVA

O IMPACTO DO TRANSPORTE AÉREO NO DESENVOLVIMENTO DO SECTOR DA HOTELARIA EM LUANDA

Dissertação defendida em provas públicas para obtenção do grau de Mestre em Gestão Aeronáutica conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 12/ 07/2016, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação n.º: 272/2016, de 01 de julho de 2016, com a seguinte composição:

Presidente: Professora Doutora Felipa Lopes dos Reis

Arguente: Professor Doutor Georg Michael Jeremias Dutschke (Universidade Atlântica)

Orientador: Professor Doutor José Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2016

A educação é uma coisa admirável, mas às vezes seria bom lembrar que nada do que vale a pena conhecer pode ser ensinado, mas sim vivido.

Oscar Wilde

Conhecemo-nos profundamente faz-nos cair de joelhos, postura indispensável ao amor. Pois se o conhecimento de Deus engendra o amor, o autoconhecimento engendra a humildade.

Madre Teresa

A verdadeira sabedoria consiste em saber como aumentar o bem-estar do mundo

Benjamin Franklin

Dedicatória

Dedico a Dissertação ao meu falecido Pai, João Mendes da Silva, e também à minha mãe Maria Loila da Mota Veiga da Silva, apesar de ter perdido muito cedo a minha referência paterna, deixou um legado que perdura no tempo, resistir e lutar em busca do conhecimento, sem desprezar as suas origens humildes, pois, sei que só acompanhado e apoiado por dois extraordinários guias, (Deus, e o meu falecido Pai), pois são eles a razão da minha força intrínseca.

«João Mendes da Silva, meu pai... Dedico esta dissertação, totalmente para si, em tua memória, não pelos anos de ausência, mais sim pelos curtos e maravilhosos anos que vivestes ao lado dos teus filhos e da sua esposa».

Agradecimentos

Começo por expressar os meus sinceros agradecimentos a todas as pessoas que de uma forma directa, ou indirectamente, influenciaram-me para poder alcançar, e superar este grande desafio.

Primeiramente passo por prestar o meu maior agradecimento a Deus, pelo contributo, pois acredito que noventa e nove por cento foi inspiração divina, apenas um por cento foi força de vontade minha.

Em segundo lugar devo agradecer ao meu orientador Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente, por me ter dado a oportunidade e a honra de ser seu orientando. Só foi possível concluir este trabalho, com o seu contributo, sugestões e comentários.

O meu agradecimento especial ao meu irmão Professor Doutor Fernando da Mota Veiga Mendes da Silva, como exemplo a seguir, de humildade, coragem, e determinação. Aproveito este momento para expressar o espírito de vontade em acreditar, pois para frente está o caminho, nesta vida temos de viver como guerreiro, filosofia baseada nos princípios do samurai.

Agradeço de forma cordial ao corpo docente do Mestrado em Gestão Aeronáutica, em especial a Professora Dr^a Ilda Ferreira, que de forma positiva contribuiu para elucidar-me, na consolidação de conhecimentos consistentes para enfrentar este enorme feito.

Também dedico o meu agradecimento especial ao mentor, Professor Catedrático. Licínio Cunha, director da Licenciatura e do Mestrado em Turismo, da Universidade Lusófona, que contribui e influenciou para a minha evolução como aluno, e como ser humano, com humildade, para poder aprender e desenvolver os seus conhecimentos.

Para o corpo docente da minha formação de base, Licenciatura em Turismo, da Universidade Lusófona, vai os meus sinceros agradecimentos, por transmitirem-me todo o vosso conhecimento acumulado ao longo destes anos de experiência e profissionalismo, Prof. Mestre Silva Pina, Prof. Dr. António Abrantes, Prof. Mestre Martins Vieira.

Agradeço de forma incondicional a minha colega Dr^a.Cicera Jennifer Felix Minvu, por ter estado ao meu lado e dar o seu contributo ao longo deste trabalho.

Agradeço também de forma calorosa, à Universidade Lusófona como Instituição que fez de mim um homem novo, com ideias totalmente diferentes, e com perspectiva de encarar o presente e o futuro com maior esperança.

Deixo de forma patente, os meus sinceros agradecimentos, a todos os meus irmãos, destacando a minha irmã Mestre em Gestão Aeronáutica, Sandra Marisa Veiga da Silva, que de uma forma incondicional, sempre acreditaram nas minhas capacidades, e no meu potencial, humano, e que sempre estiveram presentes em todos os momentos vividos, até alcançar este dia que considero tão importante.

Resumo

O sector do transporte aéreo, é reconhecido pelas principais organizações, tem prestado o seu maior contributo no desenvolvimento da actividade turística. A união directa entre o turismo e o transporte aéreo, tem porém sido motivo de investigação de forma individual pelo turismo e o sector do transporte aéreo. São poucas as ocasiões que as duas actividades chegam a investigar em conjunto esta mesma realidade (*F. Abrantes, 2012*).

Na actual economia de mercado, o progresso do transporte aéreo acompanhado das infraestruturas aeroportuárias, estabelecem um importante elo para o sector da actividade turística. A elaboração deste trabalho de dissertação de mestrado, tem como objectivo compreender a utilidade do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária, no desenvolvimento do sector hoteleiro em Angola particularmente na província de Luanda.

Sendo assim, pretende-se contestar com o presente estudo à seguinte questão: Qual o verdadeiro impacto do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária “ (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro) ”, na actividade turística em Angola, em particular no sector da hotelaria na província de Luanda. Para tal é imprescindível obter resposta a diversos objectivos indicados e identificados no trabalho.

O actual trabalho de investigação focaliza, o seu estudo no sector do transporte aéreo e na actividade do turismo em especial no sector da hotelaria em Luanda, pretende-se reconhecer os factores determinantes que o sector do transporte aéreo e o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, como a principal infraestrutura aeroportuária do país, possam dinamizar a actividade da hotelaria em Luanda.

O principal foco do estudo, estará no processo de evolução do tráfego aéreo na província de Luanda, saber se o mesmo tem influência, no comportamento da taxa de ocupação hoteleira, se está a subir, baixar ou estagnada, ter em conta as razões que levam o procedimento da mesma. Por outro lado, analisaremos o crescimento económico de Angola, com impacto no sector da actividade turística, nomeadamente na região de Luanda.

Palavras-Chaves: Transporte Aéreo, Turismo, Infraestrutura Aeroportuárias, Desenvolvimento.

Abstract

The air transport sector is recognized by leading organizations, has provided its largest contribution in the development of tourism. The direct link between tourism and air transport, but has been the subject of research individually by tourism and the air transport sector. There are few occasions that the two activities come together to investigate this same reality (F. Abrantes, 2012).

Given the current market economy, the aviation progress together with the airport facilities infrastructures, establish an important link for the tourism sector.

The preparation of this Master's dissertation work aims to understand the usefulness of air transport and airport infrastructures in the development of the tourism sector in Angola particularly in the Province of Luanda.

Therefore, we intend to challenge with this study the question: What is the true impact of air transport and airport infrastructure (International Airport "4 Fevereiro") in tourism activity in Angola, particularly in the hospitality sector in the Province Luanda. To do this it is essential to get response to various stated objectives and identified in the work.

The current research work focuses, their study in the air transport sector and in tourism activity particularly in the hospitality sector in Luanda, aims to recognize the key factors that the air transport sector and the International Airport "4 de Fevereiro" as the main airport infrastructure of the country, can boost the activity of the hospitality in Luanda.

The main focus of the study will be in the process of evolution of air traffic flow in Luanda, whether it must influence the behavior of the hotel occupancy rate, if it is going up, down or stagnant, take into account the reasons the same procedure. On the other hand, we analyze the economic growth of Angola, with impact on the tourism sector, particularly in Luanda region.

Keywords: Air Transport, Tourism, Airport and Infrastructure, Development.

Abreviaturas, Siglas e Símbolos

AIL – Aeroporto Internacional de Luanda.

ACA – Aeroclube de Angola.

AICEP- Associação Internacional das comunicações Portuguesas.

APEX BRASIL - Agência Brasileira de promoção das exportações e investimento.

BNA- Banco Nacional de Angola.

CAN – Campeonato Africano das Nações.

DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola.

DINATUR - Direcção Nacional para as Áreas de conservação para fins turísticos de Angola.

ENANA – Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e de Navegação Aérea.

EUA – Estados Unidos da América.

FMI - Fundo Monetario Internacional.

FAA - Forças Armadas Angolanas.

INE - Instituto Nacional de Estatística.

ICAO – International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional).

INAVIC - Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola.

IATA – Internacional Air Transport Association (Associação do Transporte Aéreo Internacional).

LCC- Low Cost Carrier

Km – Kilometre. (quilómetro)

MINHOTUR - Ministério de Hotelaria e Turismo de Angola.

MINCI - Ministério do Comércio Interno de Angola.

MPLA – Movimento Popular de Libertação de Angola

ONU - Organização das Nações Unidas.

PIB – Produto Interno Bruto.

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento de Angola.

PNUD - Programa das Nações Unidas de Desenvolvimento.

SME - Serviço de Migração e Estrangeiros.

SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral.

TAAG – Linhas Aéreas de Angola (Companhia Aérea de Bandeira de Angola).

TAP - Transporte Aéreo de Portugal.

TVD – Terminal de Voos Domésticos.

TVI – Terminal de Voos Internacional.

UNITA – União Nacional para a Independência Total de Angola.

WTTC - World Travel & Tourism Council.

Índice Geral

Introdução	1
Objectivos de Investigação	3
A Problemática	4
Fontes e Referências Teóricas	5
Razões da Escolha do Tema	6
Capítulo I – Revisão de Literatura sobre o do Transporte Aéreo e a Indústria Hoteleira	7
Capítulo II - Metodologia	146
Capítulo III – Discussão de Resultados	167
Capítulo IV - Conclusão	184
Conclusão	185
Principais contributos do estudo	186
Limitações do estudo	186
Trabalhos Futuros	187
Conclusão	188
Bibliografia	190

Anexos.....	I
-------------	---

Índice de Figuras

Figura 1 - Movimentos de Aeronaves 2009/2010	19
Figura 2 - Movimento de Passageiros Internacional e Doméstico em 2010, Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” em Luanda.....	21
Figura 3 - Trafégo de PAX Internacional, em 2009/2010, no Aeroporto 4 de Fevereiro, em Luanda.	22
Figura 4 - Tráfego de Passageiros Doméstico e Internacional no Aeroporto Internacional de LuandaFonte: Elaboração de Silva, 2014, a partir do Anuário do INAVIC, 2009 - Relatório e Contas do AIL, 2010,2011	23
Figura 5 - Movimentos de voos Internos em Angola em 2011	24
Figura 6 - Movimentos de Aeronaves no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, entre 2010/2011	25
Figura 7 - Movimento de Passageiros Domésticos e Internacionais em 2011, no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda	27
Figura 8 - Tráfego de Passageiros Internacional e Doméstico, 2010/2011	28
Figura 9 - Volume de passageiros Domésticos embarcados e desembarcados entre 2010 e 2011	29
Figura 10 - Volume Tráfego de Passageiros Domésticos entre, 2010/2011	30
Figura 11 - Volume de Passageiros entre 2010 e 2011, no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.....	31
Figura 12 - Volume Tráfego de Passageiros Internacional entre 2010/2011	31
Figura 13 - Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes comparativo com outros aeroportos nacionais – 1963	34
Figura 14 - Área de Movimento do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.....	37
Figura 15 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.....	37
Figura 16 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	42
Figura 17 - Segmentos do Turismo e Negócios	46
Figura 18 - Dormidas nas Unidades Hoteleiras 2008/2009.....	68

Figura 19 - Principais Motivos de Viagens 2008/2009	71
Figura 20 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2008/2011	73
Figura 21 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2009.....	74
Figura 22 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2008/2011.....	74
Figura 23 - Chegadas nos Estabelecimentos de Alojamento, (%), 2010/2011.....	77
Figura 24 - Dormidas nas Unidades de Alojamento (%), 2010/2011	77
Figura 25 - Taxa de Ocupação de Quartos e Camas 2011.....	79
Figura 26 - Principais Motivos de Viagens 2010/2011	81
Figura 27 - Número de Trabalhadores no sector Hoteleiro por Província, 2009/20	85
Figura 28 - Formação no Sector de Hotelaria ao Nível Nacional em 2009.....	86
Figura 29 - Repartição do Emprego no Sector Privado, 2011	87
Figura 30 - Chegadas nos Estabelecimentos de Alojamento em 2012.....	89
Figura 31 - Dormidas nas Unidades de Alojamento em 2012.....	90
Figura 32 - Principais Motivos de Viagens em 2012	94
Figura 33 - Percentagem dos Principais Emissores do continente Africano	96
Figura 34 - Figura 33 - Percentagem Sobre Total do Continente Americano em 2012	97
Figura 35 - Percentagem Sobre Total do Continente Asiático em 2012	98
Figura 36 - Percentagem sobre Total do Continente Europeu em 2012.....	99
Figura 37 - Participação do Emprego por tipo de Unidades em 2012.....	101
Figura 38 - Percentagem do Emprego por Província em 2012.....	102
Figura 39 - Chegadas de Turistas Internacionais 2012	105
Figura 40 - Turismo Receptor por Motivos de Visita, 2012	107
Figura 41 - Turismo Receptor por Meio de Transporte, 2012 (Quota)	109
Figura 42 - Chegadas de Turistas Internacional, 2013	114
Figura 43 - Previsão do CRescimento do PIB, em Angola, 2005/2015	117
Figura 44 - Previsões, contribuição Directa de Viagens e Turismo Sobre o Emprego a Nível Mundial.....	121
Figura 45 - Previsão do Crescimento do PIB, em Angola, 2005/2015	131

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Movimentos de Aeronaves, 2009/2010.....	19
Tabela 2 - Total de Passageiros, Domésticos e Internacional, no Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro”, em 2010	20
Tabela 3 - Tráfego de Passageiros Internacional, 2009/2010.....	21
Tabela 4 - Número de Frequências das Companhias Aéreas Internacionais, em Angola, 2010	23
Tabela 5 - Movimentos de Aeronaves no Aeroporto 4 de Fevereiro em 2011	25
Tabelas 6 - Comparativa de Movimentos de Aeronaves entre 2010/2011, no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda	26
Tabela 7 - Movimento de Passageiros Domésticos e Internacionais, em 2011, no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda	27
Tabela 8 - Tráfego de Passageiros Internacional, e Doméstico 2010/2011.....	28
Tabela 9 - Número de passageiros Doméstico embarcados e desembarcados entre 2010 e 2011	28
Tabela 10 - Percentual de Passageiros Domésticos, entre 2010/2011.....	29
Tabela 11 - Número do Passageiros Internacionais entre 2010/2011	30
Tabela 12 - Percentual de Passageiros Internacional, entre 2010/2011	31
Tabela 13 - Evolução do Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes	33
Tabela 14 - Características Actuais do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	36
Tabela 15 - Indicadores Básicos do Turismo em Angola, 2007/2011.....	66
Tabela 16 - Dados Sobre o Turismo Doméstico, 2007 / 2011	67
Tabelas 17 - Taxa de ocupação de Quartos e Camas, 2009	68
Tabelas 18 - Distribuição da rede hoteleira e Similar em funcionamento por Províncias em 2009	69
Tabela 19 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2009	72
Tabela 20 - Principais Países Emissores do Continente Asiático, 2009.....	75
Tabela 21 - Principais Países Emissores do Continente Africano, 2009.....	76
Tabela 22 - Chegadas e Dormidas nas Unidades de Alojamento, 2010/2011.....	76
Tabela 23 - Rede Hoteleira e Similar em Funcionamento por Província em 2011	79
Tabela 24 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2011	80

Tabela 25 - Principais Países Emissores do Continente Africano, 2011	82
Tabela 26 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2011	82
Tabela 27 - Principais Países Emissores do Continente Asiático, 2011	83
Tabela 28 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2011	84
Tabela 29 - Crescimento do Emprego- no Sector Privado, 2010/2011	87
Tabela 30 - Chegadas e Dormidas nas Unidades de Alojamento em 2012.....	88
Tabela 31 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012	92
Tabela 32 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012	93
Tabela 33 - Principais Motivos de Viagens no Biénio 2011 a 2012	93
Tabela 34 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões em 2012	95
Tabela 35 - Principais Países Emissores do Continente Africano em 2012.....	95
Tabela 36 - Principais Países Emissores do Continente Americano em 2012	96
Tabela 37 - Principais Países Emissores do Continente Asiático em 2012.....	97
Tabela 38 - Principais Países Emissores do Continente Europeu em 2012.....	99
Tabela 39 - Emprego no Sector Hoteleiro por Província em 2012	101
Tabela 40 - Crescimento do Emprego no Sector Privado no Biénio 2010 à 2011	101
Tabela 41 - Plano Nacional de Desenvolvimento, 2013/2017	103
Tabela 42 - Chegadas de Turistas Internacionais (1990/2012)	108
Tabela 43 - Chegadas de Turistas Internacionais (Por) Região (2000/2007).....	108
Tabela 44 - Receitas Provenientes do Turismo Internacional, 2009/2012	110
Tabela 45 - Receitas do Turismo Internacional desde, 1990/2012.....	112
Tabela 46 - Chegadas de Turistas nos Dez Maiores Destinos a Nível Mundial (2012).....	113
Tabela 47 - Receitas dos Dez Maiores Destinos a Nível Mundial (2012)	113
Tabelas 48 - Número de Estrutura de Exploração Agrícola por Província, 2010/2011	128
Tabela 49 - Principais Indicadores Económicos de Angola.....	129
Tabela 50 - Indicadores do Turismo, 2007/2011.....	132
Tabela 51 - Resultados Preliminares do Senso Populacional, Total por Província, Angola Ano, 2014	134
Tabela 52 - Alunos Matriculados na Iniciação por Província, segundo o Sexo, 2008/2009..	135
Tabela 53 - Unidades de Saúde e Médicos, 2007 / 2010.....	137
Tabela 54 - Capacidade de Produção de Água Tratada, por Província, 2008 / 2009	138
Tabela 55 - Número de Chafarizes por Província, 2008 e 2009.....	139

Tabela 56 - Número de Crimes Registados pelas Autoridades Policiais por Província, 2008 /2010	140
Tabela 57 - Análise Swot (Indústria Hoteleira e Turismo na Província de Luanda).....	144
Tabela 58 - Métodos e Técnicas Qualitativas e Quantitativas.....	153
Tabela 59 - Características das Técnicas Qualitativas.....	154
Tabela 60 - Características das Técnicas Quantitativas.....	155
Tabela 61 – Enfoque Quantitativo e Qualitativo	156
Tabela 62 - Vantagens entre Pesquisa Qualitativa e Quantitativa.....	157
Tabela 63 - Vantagens vs Desvantagens de Entrevista	165
Tabela 64 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões entre 2009 a 2011	170
Tabela 65 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões em 2012	170

Introdução

A presente dissertação tem como principal objectivo apresentar um estudo descritivo qualitativo e quantitativo dos dados extraídos após escolha sólida dos mesmos.

Um bom desempenho, no funcionamento do transporte aéreo, possibilita um desenvolvimento favorável à actividade turística, e por sua vez dinamiza o mercado hoteleiro.

Devido à importância do transporte aéreo e das infra-estruturas aeroportuárias, em particular o Aeroporto Internacional "4 de Fevereiro" em Luanda, acompanhando o crescimento económico, social, ambiental e tecnológico, que Angola tem vindo a desenvolver o sector hoteleiro começa a ganhar cada vez mais expressão no seio da economia Angolana. Face ao impacto que estas variáveis têm acarretado para o desenvolvimento de Angola, em particular na província de Luanda, é de enorme relevância inserir como objectivos estratégicos de forma perceptível, medidas que possam atingir positivamente no desempenho do transporte aéreo, e da actividade turística, em particular na indústria hoteleira de Luanda.

Deste modo, o trabalho de investigação encontra-se organizado em quatro capítulos, repartidos por distintas secções.

O primeiro Capítulo expõe, a Revisão da Literatura, num breve relance sobre a evolução do transporte aéreo no mundo e alguns conceitos segundo diversos autores, abordaremos também a contextualização sobre a evolução do transporte aéreo em Angola assim como a infra-estrutura aeroportuária mais importante do país, o "Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro", antes e depois da independência, analisaremos o processo de evolução do mesmo, desde a fase da colonização até o período da independência, e após o fim do conflito armado, verificaremos que o aeroporto internacional "4 de Fevereiro", em Luanda, tem vindo a crescer nos últimos dez anos, sobretudo com o fim do conflito armado que o país viveu durante 27 anos, proporcionando assim uma nova era de prosperidade económica. Ainda neste mesmo capítulo, debruçaremos-nos sobre actividade turística, começaremos por clarificar o conceito de turista segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), como também, ilustraremos a evolução da hotelaria no mundo, desde os primeiros registos históricos considerados alojamentos, passando pela Idade Moderna no século XIX, onde apareceram as primeiras unidades de alojamentos hoteleiras, chegando aos dias actuais. Faremos uma breve contextualização sobre a evolução do sector hoteleiro em Angola particularmente, em Luanda, por se tratar da capital e da principal porta de entrada e saída de turistas em território angolano; analisaremos todo o

processo de desenvolvimento da hotelaria no país, tendo como principal foco da nossa investigação Luanda na qual, terá como objectivo do nosso estudo fazer a ligação entre o transporte aéreo e a indústria hoteleira em Angola, e particularmente em Luanda, onde encontra-se grande parte do investimento hoteleiro do país.

No mesmo capítulo, trataremos de identificar a evolução do turismo Internacional, com impacto na economia mundial, segundo dados recolhidos pela Organização Mundial do Turismo (OMT). Analisaremos os efeitos do turismo internacional, sobre o emprego, as exportações e importações sobre o PIB mundial e o comércio internacional. Por outro lado, exemplificaremos a relação entre o transporte aéreo e a indústria hoteleira com a economia no mundo, para finalizarmos este capítulo, elaborou-se uma análise de PEST sobre Angola em particular Luanda, para termos uma percepção ampla, do desenvolvimento do país na vertente social e económica. Também efectuamos uma análise SWOT, sobre a província de Luanda, onde evidenciamos, os quatros pontos relevantes da mesma (pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças), que a região pode apresentar.

No segundo Capítulo, a metodologia utilizada consiste na inclusão de informação qualitativa e quantitativa e entrevistas, através de uma pesquisa explorativa de dados e na consulta de diversas fontes bibliográficas. No terceiro Capítulo apresenta-se a discussão de resultados e síntese. No quarto e último Capítulo, apresenta-se as conclusões, principal contributo do estudo, sugestões estratégicas, limitações do estudo e trabalhos futuros.

Objectivos de Investigação

O principal objectivo do estudo, consiste em dar resposta a uma pergunta, qual o verdadeiro impacto do transporte aéreo no desenvolvimento do sector da hotelaria em Luanda, visto que existe uma óptica de crescimento económico no país?

Para contestar à questão de investigação foram indicados diversos objectivos específicos:

- Compreender a importância do transporte aéreo em Angola, em particular no sector da hotelaria e do turismo em Luanda, visto que é o principal meio de transporte utilizado para entrada e saída do país.
- Estimar a real utilidade do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, dado que é o único aeroporto a operar internacionalmente no país particularmente na província de Luanda.
- Apresentar estratégias de melhoria para Indústria hoteleira em Angola e particularmente na província de Luanda,
- Apresentar estratégias de melhor desempenho para o incremento do Tráfego Aéreo no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda.
- Analisar o papel do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, como entidade responsável pela fiscalização, avaliação e execução das políticas da actividade turística no país.

A Problemática

Actualmente o mundo, é cada vez mais parecido a uma aldeia global, onde o sistema económico faz parte do mesmo. O sector do transporte Aéreo e actividade turística, são duas fontes indispensáveis para o desenvolvimento económico, social e tecnológico, estreitando cada vez mais as relações entre as regiões e melhorando a qualidade de vida de determinados países.

Diversos autores e peritos consideram que estes dois ramos referenciados anteriormente (transporte aéreo e turismo), como “exportadores invisíveis” a quem também chega a considerar à actividade turística, “ indústria da paz”. O trabalho de investigação de mestrado será classificado e referenciado na parte teórica, em cada um dos respectivos capítulos os dois vectores apresentados anteriormente.

Por outro lado, a indústria turística e o transporte aéreo, deixam de ser apenas actividades económicas dos países desenvolvidos, e começam a expandir-se para os países menos desenvolvidos e emergentes, como fonte de captação de recurso proveniente do exterior, atraindo investimento de modo a diversificar a economia destas regiões.

O trabalho de investigação que será desenvolvido no decorrer desta dissertação de mestrado terá em conta duas variáveis económicas apresentadas anteriormente, (transporte aéreo/ turismo em particular hotelaria) assim como a análise gradual (2008-2012), de certos dados principais, designadamente:

- Emprego sector hoteleiro Angola/ Luanda
- Taxa de ocupação hoteleira
- Capacidade da infra-estrutura aeroportuária/ Luanda
- Infra-estrutura hoteleira/ Angola
- Transporte aéreo em Angola/ Luanda

Ao finalizar o trabalho desta dissertação de mestrado pretende-se contribuir para o enriquecimento da literatura face ao assunto elegido no âmbito do quadro nacional. E também contribuir, para que os interessados, sejam instituições públicas, privadas, e particulares em geral possam ser auxiliados, no melhoramento de tomada de decisão, criando assim uma mais-valia para todos aqueles que pretendem seguir com a temática em causa.

Fontes e Referências Teóricas

Para a recolha de dados bibliográficos, usada durante o período da dissertação de mestrado realizou-se, consultas/ pesquisas a diversos livros, tendo como referência o tema eleito, para o trabalho de investigação igualmente foram utilizados artigos científicos, e vários relatórios de instituições governamentais em ambos os sectores, turismo e transporte aéreo, também teve-se a necessidade de auxiliar-se, em distintos trabalhos académicos, assim como, teses de doutoramento, dissertações de faculdades reconhecidas a nível mundial.

Entretanto, considerando que o estudo necessita de recursos e informação para a análise estatística referente aos dados entre o período de 2008 a 2012, foram examinados um amplo conjunto de boletins estatísticos, relatórios, elaboradas por instituições credíveis designadamente:

- Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda (Angola), (ENANA).
- Instituto Nacional da Aviação Civil Angolano (INAVIC).
- Banco Nacional de Angola (BNA).
- Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola.
- Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial de Angola.
- World Travel and Tourism Council (WTTC).
- Organização Mundial do Turismo (OMT).
- Fundo Monetário Internacional (FMI).
- Organizações das Nações Unidas (ONU).

Razões da Escolha do Tema

A razão da escolha do tema deveu-se à paixão pelas aéreas de formação do mestrando do Mestrado em Gestão Aeronáutica, e a formação de base, licenciatura em Turismo. Daí ter surgido a necessidade de desenvolver um estudo que abarcasse estas duas áreas, (transporte aéreo e o turismo), devido ao vazio, existente em termos de trabalhos de investigação no âmbito do panorama Angolano.

Entretanto, realizou-se inúmeras consultas de trabalhos idênticos de investigação, no extenso período de pesquisa, realizado no início desta dissertação de mestrado, constatou-se que as terminações extraídas em cada um deles não seriam compatíveis com o contexto Angolano, devido às peculiaridades de cada região na esfera global, tendo em conta a situação evolucionista distinta que o sector do turismo e do transporte aéreo têm vivido em cada país, particularmente, no âmbito económico que cada Nação enfrenta.

Capítulo I – Revisão de Literatura sobre o do Transporte Aéreo e a Indústria Hoteleira

Transporte Aéreo: Conceito e Evolução

Neste tema inicial do primeiro capítulo, debruçaremos-nos num breve relato da evolução dos transportes aéreo, e alguns dos conceitos, designados por vários autores.

"Viajar deixou de ser encarado como um luxo, discreto a uns poucos privilegiados. A importância de recorrer ao transporte aéreo foi adequando interesse nos últimos vinte anos, quer para os que viajam em negócios como os que simplesmente por motivos de lazer. A rapidez e a capacidade conquistada, foram determinantes para uma sucessiva redução dos preços, de forma absoluta, ajudaram para que o meio de transporte aéreo convertesse em algo comum" (Teles, 2006, p.20).

Este capítulo visa demonstrar resumidamente, a evolução do sector de transporte aéreo na esfera global, definem-se começos básicos da indústria. Contemplam-se os diversos modelos de companhias aéreas actuais assim como os dois factores indispensáveis associados ao desenvolvimento destas: o processo de liberalização e os aeroportos.

Conceito de Transporte Aéreo

"O movimento de passageiros e cargas por aeronaves como aviões e helicópteros. O transporte aéreo tornou-se o principal meio de viagem comum. Maior eficiência e valor são obtidos quando longas distâncias são percorridas, cargas de alto valor são movidos, as necessidades imediatas devem ser atendidos, ou superfície terrena impede o movimento fácil ou significativamente aumenta os custos de transporte (Answers, 2005, p.1) "

Segundo artigo publicado pela *Escola de transporte aéreo do Brasil* (2002), o transporte aéreo, efectua a deslocação de pessoas e mercadorias via aérea (procedência da denominação), as viaturas responsáveis são os aviões e os helicópteros.

De acordo com *Artigo científico publicado pela Definion* (2008), a palavra aéreo, é um adjectivo que tem origem no dicionário Latino, (aereus) e menciona aquilo que pertence relativamente ao ar. Por extensão, a expressão é utilizada para assinalar algo vinculado à aviação. Assim que o transporte aéreo é considerado como o deslocamento controlado, através do ar, de veículos impulsados pelos seus próprios motores e com capacidade para planear. Na qual as aeronaves possibilitam transportar passageiros e cargas desde um determinado lugar para outro, e normalmente a largas distâncias.

Evolução do Transporte Aéreo no Mundo

Segundo Montejano (2001, p.84, cit. por. Valente e Cury 2004, p. 29), argumenta que na história da humanidade, as viagens consideradas primárias, possuíam características completamente diferentes das actuais, onde não existia tanta complicação como nos dias de hoje, relacionado com o conforto, a rapidez e a comodidade. O autor também revelou, que existem registos relacionados com o processo de viagens realizadas de forma contínua por viajantes e diversos organizadores de “viagens”, no qual a concepção de viagem era distinta em épocas passadas. Inicialmente a viagem, como se referiam determinados peritos, não se “usufruí”, era considerada como um “sofrimento”, devido ao facto das condições subjacentes à mesma, eram duras de suportar, e com ela surgia a insegurança. O segundo factor, era que a viagem não era um propósito em si, era mais uma forma de alcançar um determinado destino. No que diz respeito ao terceiro factor, as viagens não eram realizadas por qualquer pessoa, era uma pequena classe de privilegiados, que as faziam, a grande maioria da população vivia e morria sem deixar o seu lugar de nascença.

As deslocações efectuadas pela humanidade limitavam-se apenas a fins comerciais, sentia-se a necessidade de ir em busca de alimentos e outros bens para sua sobrevivência, com isso procuravam melhorar o seu modo de vida. Por outro lado, também havia ambição por parte dos políticos de conquistar outros territórios e sentir anseios de repouso e obter cuidados de saúde, no qual favoreciam as classes mais abastadas que desfrutavam das termas.

De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001), no princípio da constituição da civilização da humanidade, o progresso dos transportes viu-se estimulado unicamente de equipar os exércitos, as administrações e os negócios; na qual era fundamentado com a explicação que o objectivo principal era o de transportar bens e produtos, usualmente dentro do próprio país, com finalidades comerciais, militares ou também para fins governamentais. O meio de transporte utilizado, era elementar e vagaroso, era efectuado regularmente por cavalos ou em carroças; porém quando tivessem que viajar por mar ou rio, utilizavam o veleiro que foi usado até à época da pré - Revolução Industrial, a robustez dos meios de transporte na época era exclusivamente “natural”, protagonizado por animais e por veleiros (impulsados pelo vento) (Valente e Cury, 2004, p. 29).

O maior salto qualitativo na evolução dos transportes sucede, de acordo com a OMT (2001), em 1840 e sucessivamente. Foi no período do processo da Revolução Industrial no continente Europeu e nos Estados Unidos, quando se introduziu a máquina a vapor, permitindo um verdadeiro processo de inovação, desenvolvendo assim o número de viagens de lazer. A evolução obtida nos caminhos-de-ferro, assim como a famosa ligação do Expresso entre o Médio Oriente, que unificou Paris e Istambul, juntamente com o surgimento dos primeiros barcos a vapor, ajudaram e incentivar a realização de viagens a vários países e continentes. Foi no século XX, que despertou maior interesse em termos de deslocamento, porque recaiu-se nos transportes rodoviários e no meio aéreo.

O primeiro grande impacto não se obteve antes da Segunda Guerra Mundial, mais sim na década de 50, período em que os automóveis começaram alcançar um grande número da população, alterando o modo de vida das pessoas, o que se transformou numa necessidade para população comum, o que contribui, muito para o desenvolvimento da actividade turística, porque facilitou o processo das viagens (OMT, 2001).

Após o início da evolução da aviação, os dirigíveis, receberam um enorme impulsionamento devido as duas grandes guerras mundiais na qual, aos poucos começou a haver melhorias tecnológicas de forma contínua, em vários campos da ciência, foi-se conquistando lugar aos barcos e os distintos meios de transporte utilizados nas viagens, sobretudo, os de larga distância. Segundo os autores *Tolley e Turton (1995) apud Page (2001)*, despertam a curiosidade para a diminuição da distância percorrida, devido o aparecimento destas tecnologias com distintas-formas de transporte, podendo estas serem vistas em quatro etapas consideradas fundamentais no desenvolvimento da tecnologia do sector do transporte:

- Foi em 1850 e 1930, que surgiu a máquina locomotiva a vapor - alcançando uma média de 100 Km p/ hora. No caso dos barcos a vapor a velocidade máxima alcançada na época era de 25Km p/hora;
- Em 1960: as aeronaves que transportavam passageiros com nome de jato, alcançavam velocidades no valor de 800 a 1120Km P/hora.
- Actualmente viaja-se, com aeronaves que podem superar a barreira do som, exemplo o “Concorde” (*Valente e Cury, 2004, p. 30*).

O desenvolvimento salientado da actividade turística, a partir de 1960, foi um dos causadores e propulsores do incremento expressivo da procura das distintas maneiras de transporte em toda Europa, abrangendo logicamente o transporte aéreo de passageiros.

A opção das pessoas escolherem o meio de transporte está associado a durabilidade da viagem, a quantidade de pessoas inseridas no grupo, o rendimento que os mesmos dispõem para a viagem, o tempo livre, disponibilidade de lugares por parte da companhia que os transporta e da agilidade do meio de transporte (Teles, 2006, p. 21).

Coopere *et al.* (1993, p.185), encarou que realizar uma viagem aérea foi presumivelmente a maior novidade do século XX. Com o aparecimento do transporte aéreo converteu-se exequível o deslocamento de viajantes num curto espaço de tempo onde nunca se havia alcançado, visando o crescente aumento, derivado, da procura de viagens de longo curso. Na qual a distância intermédia diária percorrida numa viagem por um cidadão Europeu, nos anos compreendidos entre, 1970 e 1993, foi de 16,5 quilómetros para 31, 5 quilómetros. No que se constatou, na mesma época efectuou-se um aumento médio anual de (3,2%), relativo ao sector de transporte de passageiros.

Outro factor que se deve ter em conta é os voos *charters*, sendo que este, está propriamente vinculado ao desenvolvimento do sector de transporte aéreo, na qual ajudou na pesquisa de novos segmentos de mercado, combatendo os resultados negativos da sazonalidade em diversos destinos a esfera mundial.

A importância do transporte aéreo é vital para o desenvolvimento da actividade turística, o que faz, com que ambos, sejam estabelecidos como duas secções de negócios solidárias entre si. Qualquer modificação contraída no sistema político da aeronáutica terá consequências no processo de desenvolvimento da actividade turística, podendo ser de forma positiva ou desfavorável (Teles, 2006, p. 21).

O percurso da aviação comercial da Europa, é completamente distinto ao dos Estados Unidos da América. A política das companhias aéreas Norte Americanas, estão incorporadas em enormes associações comerciais, onde a sua finalidade é idêntica as de todas outras empresas, maximizar o lucro e incrementar as receitas. No continente Europeu, tal como em outras partes do mundo, as companhias aéreas foram sempre dependentes dos seus Estados, tendo uma intervenção e maior controlo por parte dos governos, na qual tinham como finalidade alcançar fins políticos em vez de razões económicos, outorgando precedência às rotas numa “vertente social” essencial onde em muitas das ocasiões não eram lucrativas, e favoreciam as regiões mais pequenas e longínquas, abrangendo as próprias Colónias.

Para estes Estados, as companhias aéreas representavam verdadeiro símbolo de orgulho e prestígio, no continente Europeu assumiu uma dimensão nada proporcional à extensão do tráfego latente dos países. Consequentemente, os cidadãos europeus pagavam exageradamente pelo tipo de patriotismo. Contudo, as companhias alegavam tabelas de preços elevadas, e não aumentavam os tipos de serviços regionais (*Teles*, 2006, p. 21).

No que diz respeito a indústria de aviação no continente Europeu, foi durante muitos anos encarada como complicada e dissemelhante.

Tendo em conta que depois foi constituído o mercado único Europeu, mesmo assim o sector de transporte aéreo da União Europeia era restringido, porque os mercados internos dos estados membros, eram subjugados pelas suas companhias de bandeira. Estes países tinham um ponto em comum entre as companhias de bandeiras, que exerciam uma atitude política monopolista conservadora resultante de uma forte política de protecionismo por parte dos governos, que criaram mecanismos que lhes permitiam controlar totalmente o mercado internamente, e com isso controlar os seus aeroportos de maior dimensão e *hub* (*Teles*, 2006, p. 22).

Vellas e Bécherel (1995) cit. por *Davidson* (1998, p.77), expressam que o continente Europeu, é na actualidade o lugar mais concorrido em termos de partidas e chegadas das rotas internacionais em todo o mundo. Em 1990, entre a Europa e os Estados Unidos, Japão e os recentes países Asiáticos considerados emergentes, somavam em conjunto 75%, do tráfego internacional de passageiros. Enquanto, em termos de voos domésticos a Europa, totalizava 22% do tráfego doméstico e internacional, já os Estados Unidos, somavam um total de 56%, (*Vellas e Bécherel* (1995) cit. por *Davidson* (1998, p.77)). Por outro lado os transportes aéreos, tiveram um complemento que os ajudou a evoluir. Actividade turística, foi umas das responsáveis no mundo que mais impacto causou para evolução do sector de transporte aéreo.

O progresso do sector turístico no mundo, pode ser avaliado em quatro etapas, na qual encontram - se fortemente ligadas a evolução do transporte aéreo (*Lickorishetal.*(1997) cit. por *Simão* (2013, p.25)).

- **1ª Etapa:** Esta etapa encontra-se estabelecida entre o período medieval e o princípio do século XVII, apenas existiam os primeiros indícios do desenvolvimento industrial, quando começou a criar efeito na forma de vida dos países. Nesta época comprovou-se um crescimento progressivo, tendo repercussão no sistema financeiro de algumas pessoas consideradas privilegiadas naquela altura, o que levou as pessoas a viajarem por razões educativas, sobretudo as classes mais abastadas da sociedade;

- **2ª Etapa:** No caso da segunda etapa, preza-se no progresso do sector ferroviário, período em que possibilitou as pessoas viajarem em trens a vapor e barcos. Nesta mesma época coincidir com o aparecimento do fenómeno que nos dias de hoje é conhecido por “turista, na qual foi massificado”, originando desta maneira a formação dos primeiros operadores turísticos;
- **3ª Etapa:** De acordo com a terceira etapa, encontrava-se entre 1918 e 1939, época de conflitos bélicos, na qual desempenharam um papel preponderante para o progresso tecnológico, designadamente o desenvolvimento do transporte rodoviário e o aperfeiçoamento no sector do transporte aéreo;
- **4ª Etapa:** A última etapa, apelidada com o nome de “descolagem” dando início em 1945, caracteriza o desenvolvimento no sector tecnológico e nas modificações expressivas que teve na forma de viver das pessoas, fomentando previsivelmente o progresso do sector do transporte aéreo, sobretudo o transporte aéreo comercial. Foi nesta fase que se confirmou a importância do transporte aéreo entre dois pontos em menor duração de tempo, em vez recorrer aos meios de transportes tradicionais na época (*Simão, 2013, p.25*).

Na verdade é exequível declarar de forma universalizada, as acções turísticas facultadas pela actividade turística, apenas converteram-se num fenómeno livre desenvolvido quando o trabalho consagrado pelo sector do transporte aéreo deixou de ser umas regalias que aos poucos detinham o acesso, acabando por estar ao alcance todas as camadas empenhadas, intervenientes a algumas condicionantes. Exemplo, aumento do rendimento disponível por parte dos viajantes, disponibilidade para viajar, embora os valores dos bilhetes de viagens aéreas tenham baixado de forma expressiva nos últimos anos (*Palhares et al., 2001; Surugiu et al., 2009, cit. por Simão, 2013, p.26*).

A actividade turística resulta, de um deslocamento de uma estada dos turistas no destino eleito antecipadamente pelos próprios, sendo que o progresso da actividade do transporte aéreo desempenha uma importância vital para o desenvolvimento do sector do turismo, a nível regional como a nível universal (*Del Corpo et al., 2008, cit. por, Simão, 2013, p.26*).

Sendo assim, em muitas ocasiões nem sempre é evidente, aos olhos dos peritos a nível económico, não foi possível vislumbrar o total do progresso destas duas actividades que ostentam um bastião nas distintas economias dos países nos últimos anos (*Matias et al., 2011, cit. por. Simão, 2013, p.26*).

Definição de Low Cost Carrier (LCC)

O termo “ (Companhias de baixo custo) ”, resulta da tradução Inglesa “Low Cost Carriers”. Na literatura Inglesa existem três definições relacionadas a este contexto: Low Fare (baixo preço), Low Cost (baixo custo), e No Frills (sem adornos), Airlines (linhas aéreas). Uma “Low Fare Airline” (linha aérea baixo custo) oferece preços de voos mais baratos em relação as “companhias aéreas nacionais”. Para poder oferecer estas tarifas económicas e ao mesmo tempo ser rentável, é necessário cortar nos custos, para fazer frente as “companhias aéreas nacionais”. Por isso, cada “Low Fare Airline” (linhas aérea de baixo preço) é igual a uma “Low Cost Airline” (linha aérea de baixo custo). A definição “No Frills Airline” (linha aérea sem adornos), são referidas pela sua forma de cortar nos custos. Nos voos renuncia-se a todo o tipo de “Frills” (adornos), que tem como significado um voo quase sem conforto algum, com o objectivo de diminuir os custos. Nem todas as “Low Fare Airlines” (linhas aéreas de preços baixos), utilizam o modelo “ No Frills Airlines” (linhas aéreas sem adornos), na literatura inglesa, por regra geral, a definição “ Low Cost Airlines” (linhas aéreas de baixo custo) (Meissner, 2008, p.36).

Na literatura sobre o sector aéreo, encontramos várias definições de linhas aéreas de baixo custo. Não existe uma única, e precisa definição do termo de linhas aéreas de baixo custo no âmbito aéreo. Contudo, o termo está rodeado de várias justificações, com o fim de determinar pelo menos de uma forma aproximada ao que se deve entender por baixo custo.

Reconhecemos, sem dúvida alguma, que se trata de diferentes perspectivas e diferentes pontos de vista, por tanto, como consequência diferentes determinações na actualidade.

Elegemos alguns exemplos da literatura aérea para demonstrar as dúvidas e as diferentes aplicações sobre a definição de linhas aéreas de baixo custo, com o propósito de entender melhor a complexidade do tema em questão. Também trata-se de acentuar a questão em manifesto pela falta de uma única definição. (Meissner, 2008, p.40).

Segundo a terminologia da *Eurocontrol* (2006), considera que “não existe uma única definição sólida de baixo custo ou “ (no frills) ”. Como referencia o Eurocontrol tem informação relevante sobre o painel de linhas aéreas de baixo custo (Low-Cost Carriers Painel). Este painel é revisto periodicamente.

Eurocontrol utiliza o termo “companhias tradicionais” fazendo oposição ao nome de “ companhia de baixo custo” (Meissner, 2008, p.41).

A empresa consultora *Idea Works* (2005), num dos seus relatórios sobre as companhias aéreas de baixo custo na Europa, acentua de forma constante, que a indústria aérea de baixo custo falta-lhe uma definição mais adequada. Por exemplo, existe um debate substancial a respeito

de que companhias aéreas podem ser qualificadas como linhas aéreas de baixo custo. (Meissner, 2008, p.41).

De acordo com *Charles Najda* (2003), no seu trabalho sobre as companhias aéreas de baixo custo (Low Cost), define as companhias aéreas de baixo custo, como companhias que operam em rotas ponto a ponto, pagam aos seus empregados tarifas inferiores à média da indústria e oferecem um serviço aos seus clientes sem grandes adornos (no frills) (Meissner, 2008, p.41). Segundo um estudo do *Instituto de Tinbergen* (2004-073/3), em conjunto com a *Universidade de Amsterdam* (2004), sobre “a entrada das companhias aéreas Low Cost” definem que uma companhia aérea Low Cost, está desenhada para ter vantagens competitivas, perante as “companhias de bandeira que normalmente oferecem serviços completos (Full Service Carrier)”. Previamente definem as companhias de serviços completos (full service carrier) exactamente como as companhias nacionais, tomando como ponto de referência ao processo de desregulamentação e posteriormente o processo de privatização, que terminou com mudanças na estrutura das antigas companhias nacionais, desenvolvendo diariamente o seu produto de uma forma mais sofisticada (Meissner, 2008, p.41).

Por outra parte, a actividade turística foi decisiva no progresso da actividade do transporte aéreo, permitindo a existência de novidades de desenvolvimento de negócios, como por exemplo a proliferação das companhias de baixo custo, denominadas por Low Cost (LCC), que possibilitaram receber outro tipo de segmento de mercado, que anteriormente não era possível estes mesmos acederem aos serviços concedidos pela actividade do transporte aéreo de forma regular como na actualidade (Forsyth, 2005, cit. por. Simão, 2013, p.26).

Provavelmente sem a invenção, desde segmento de negócio de companhias aéreas Low Cost, seria quase impossível viajar entre dois pontos com a comodidade, sobretudo, tendo em conta os preços praticados nos dias de hoje. Por exemplo, é possível viajar com a companhia, Sonair, (com característica, LCC), desde Luanda até Cabinda, pelo preço de 9.500 kwanzas, equivalente a 65 euros (Angop, 2012). Entretanto o mesmo voo, desde Luanda até a província de Cabinda, através da companhia de bandeira Angolana, (TAAG), pode chegar a custar 161 euros (Momondo, 2014). (Simão, 2013, p.26).

Evolução do Transporte Aéreo em Angola

A entrada nos países chamados “ex colónias”, particularmente no continente Africano, deu-se início pela navegação aérea, em simultâneo com a navegação marítima, apesar de transportar mais carga, tinha um inconveniente, as viagens eram mais demoradas.

Mas, por outro lado o sistema operacional comercial aéreo, regular e permanente, em territórios Africanos, aconteceu com o desempenho de actividade *Imperial Airways*, em 1928 no Mediterrâneo (*Pinto*, 2010, p. 266, cit. por *Silva*, 2014, p.26), o aparecimento da companhia aérea teve lugar numa decisão tomada na Conferência Imperial de 1926, foi uma das várias fomentadas pelo governo Britânico, com o objectivo de fortalecer e auxiliar as comunicações aéreas através dos representantes do império, perante as ameaças de liberdade por parte da União Sul- Africana e do Canadá. A constituição da *Imperial Airways* consagrou-se politicamente como um utensílio de execução estratégica do Estado. Em 1932 deu-se o aparecimento das rotas imperiais, a primeira rota foi Cairo - Cabo. Alguns países Europeus como a Alemanha, França, Itália e Espanha, anteciparam com a criação de empresas de aviação que constituíram rotas imperiais de maior importância para a expansão dos seus impérios.

Do império português, apareceram várias companhias aéreas, em 28 de Maio de 1926, época em que o regime autoritário e Militar, começou a realizar raids às Colónias em 1927, as viagens eram nocturnas através do Atlântico Sul; no ano 1928, Amadora - Guiné - São Tomé, Angola e Moçambique; 1930/1931: Amadora - Guiné-Angola e regresso; 1935/1936: resultou o ano do cruzeiro aéreo às Colónias. Onde os raids foram interpretados pela opinião pública mundial, como relevantes para o futuro da navegação aérea.

Estas empresas aéreas, criadas na década dos anos 20, 30 e 40, em Portugal e nas Colónias, evidenciam-se os Serviços Aéreos Portugueses, a Sociedade Portuguesa de Estudos de Linhas Aéreas, Aero - Colonial, a Ap-Aero Portuguesa, a Divisão de Transportes Aéreos de Angola, a SATA, Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Moçambique e por último em 1954, surgiu a TAP. Numa primeira fase à formação das companhias aéreas eram criadas em Portugal, captando investimento económico do estrangeiro, onde aumentava tendencialmente o investimento de capitais nacionais. Embora a maior parte dos projectos abortados, começaram a dar os seus frutos com a formação da TAP, abrindo rotas para as Colónias (*Pinto*, 2010, cit. por *Silva* 2014, p. 27).

Entretanto as companhias chamadas de táxis aéreos e de aviões, empresas de carácter privado, evoluíam de um ano para o outro. Possibilitavam as ligações não regulares para o interior do território Angolano, sendo estas de extrema relevância (*Queirós*, 1976 cit. *Silva*, 2014, p.34). O crescente movimento do transporte aéreo, glorificava o desenvolvimento da indústria da aeronáutica que era notório.

Nas vésperas do início da Guerra Colonial, com o aparecimento dos movimentos de libertação de Angola, entram em funcionamento os Aero- Táxis de Angola, Lda (ATA), organização nacional promovida pelo Governo Português, em regulamento de exclusividade, para a execu-

ção das rotas domésticas de Luanda, Zaire, Kuando- Kubango e Kwanza Sul. Entretanto os ATA, tinham jurisdição para realizar voos em regime de fretamento, para o resto das províncias de Angola. No ano de 1962, fundou-se a Companhia de Táxis Aéreos (CTA), numa primeira fase, tinha como rotas exploratórias nas províncias do Kwanza - Norte, Huambo e Uíge (*Pinto, 2010. cit. por Silva, 2014, p.35*).

As organizações Ultramarinas, criadas com investimentos nacionais, tiveram seguimento e equivaliam a utilidade das populações e do Governo, que carecia de meios para dar uma ampla resposta territorial, referente em questões operacionais em toda região ultramarina; as empresas que estavam sediadas na metrópole, eram organizações que prestavam serviço para os interesses do Estado Novo (*Pinto, 2010, p.302, cit. por Silva, 2014, p.35*).

As Colónias Portuguesas, no seu geral tinham as suas companhias de bandeira, independentemente de estas gozarem de um regime autónomo sobre a metrópole, sujeitavam-se as ordens do governador- geral que continha plenos poderes sobre os mesmos territórios, que tinha de prestar contas perante as autoridades superiores, centralizadas na metrópole.

Entre 1936 e 1937, desembarcou em território Angolano, o capitão Joaquim de Almeida Baltazar, recomendado pelo Governador-geral Coronel Lopes Mateus, cuja missão era de formar novos pilotos para fazerem parte da nova empresa Aero Clube de Angola, onde foi criado o lugar de adjunto militar aeronáutico. E teve como primeira missão de voar desde Aero Clube, de Leopoldville (actual Kinshasa) até Luanda, em estreita colaboração com o piloto Fernando Albuquerque Bossa, outro dos primeiros quadros pertencentes aos pilotos da futura DTA (*Vilhena e Noia, 2012. cit. por Silva, 2014, p.35*).

No acto da visita a Angola, do Presidente da República, General Óscar Carmona, em 1938, foi organizado uma demonstração pela esquadrilha de aviões cívís, do Aero Clube de Angola, chefiada pelo capitão Joaquim de Almeida Baltazar, em que consistia sobrevoar de forma simbólica, para desejar as boas vindas na província de Cabinda. Acto que deixou o presidente, satisfeito com a actividade, onde o mesmo tomou por iniciativa própria de felicitar individualmente os pilotos. O corpo do executivo das colónias chefiado pelo Ministro das Colónias, Vieira Machado, fez questão, de solicitar a formação de uma companhia de transporte aéreo em Angola. O responsável de organizar e coordenar a formação da mesma, foi o Major Joaquim de Almeida Baltazar. No qual nascia a Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola (DTA) (*Vilhena, 2010; Barros, 2002; Pinto, 2012; Vilhena e Noia, 2012. cit. por, Silva, 2014, p. 35*). Foi este o nome atribuído à companhia, que nasceu a 8 de Setembro de 1938, pela Portaria nº 11, do Boletim Oficial nº 36, 1ª série, da mesma época.

No ano de 1973, a DTA converte-se em sociedade anónima por decreto oficial do governo da Província, chamando-se futuramente Transportes Aéreos de Angola – TAAG SARL, com maior parte do financiamento, proveniente do Estado, 30% da TAP, sendo que o restante era capital investido por empresas privadas (Pinto, 2010; Barros, 2012, *cit. por Silva*, 2014, p.42). Foi utilizado um novo logótipo, também modificou-se a pintura de todas as aeronaves pertencentes a empresa. Os primeiros voos de longo curso da companhia TAAG, tiveram origem desde Luanda a Lisboa como destino.

Um ano mais tarde, em 1974, a companhia encomenda dois Boeing 737-200 à empresa construtora americana Boeing Aircraft Company, a entrega foi concluída no período da independência de Angola, em 1975, na qual manteve-se o mesmo logótipo, que era o da Palanca Negra Gigante, animal único no mundo com estas características, foi a partir desta data que fundou-se a actual TAAG - Angola Airlines depois do ano de independência de Angola (Vilhena, 2010; Barros 2012, *cit. por Silva*, 2014. p.42).

Presentemente, a companhia aérea TAAG, goza de um crescimento rápido da sua capacidade produtiva, tendo um impacto mais imediato no sector doméstico (TAAG, 2012b. *cit. por Silva* 2014, p.43).

Na actualidade, a procura de viagens aéreas, quer por motivos de lazer, ou por negócios, tem vindo aumentar de forma constante. O aumento de passageiros passou de 235.448 em 2000, chegando a cifra de 1.011.469 em 2011 (TAAG, 2012b, *cit. por Silva* 2014, p.43).

Na história da TAAG, assistimos à utilização de diferentes aeronaves, como: Antonov (NA-26), Hercules (C-130), Ilyushin (IL-62), Lockheed Tristar (L1011), Yakovlev (YAK-40) e Boeing (B707 e B747). Desde os anos de 1990, que a companhia utiliza nas suas operações mais regulares, frota da Boeing (TAAG, 2012b, *cit. por Silva*, 2014. p.10).

A companhia de bandeira de Angola, TAAG, tem disponível actualmente na sua frota, 13 aeronaves, dos quais oito são Boeings 737, que realizam voos domésticos para diversas regiões, dentro ou fora do país: Huambo, Soyo, Namibe, Malange, Dundo, Kuito, Luena, M' Banza Congo, Ondjiva, Uige, Cabinda e Benguela. Esta frota também faz voos internacionais como: República Centro Africana, Zimbabwe, Joanesburgo, República do Congo, São Tome Príncipe, Namíbia, Zâmbia, Cidade do Cabo, Praia, Camarões e República Democrática do Congo. Em termos operacionais a longo curso, a companhia dispõem de Cinco Boeings 777, que realizam voos para São Paulo, Pequim, Lisboa, Porto, Havana e Rio de Janeiro. Quanto aos acordos de cooperação em *codeshare*, com outras companhias de bandeira, operam nas seguintes rotas: Madrid, París, Frankfurt, Nairobi, Casablanca, Londres, Addis Abeba, Lagos, Bruxelas, Amesterdão e Nairobi (TAAG, 2012a; Barros, 2012; TAAG, 2012b, *cit. por Silva*

2014, p.43). Os acordos de cooperação em *codeshare*, estão vinculados com as seguintes companhias aéreas: Lufthansa, Kenya Airways, LAM, Air France, Brussels Airlines e British Airways (TAAG, 2013. *cit. Silva*, 2014, p.43).

De acordo com o relatório anual 2010, da *Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA*, 2010, p. 20), os serviços de operações aeroportuárias no ano de 2010, contabilizou 59.328 movimentos de aeronaves, aterragens e descolagens, quer no âmbito doméstico quer internacionais. Em termos gerais este número caracteriza uma redução expressiva de (10,20%), face ao movimento de aeronaves do ano 2009 que assentou-se em 65.843 movimentos.

Anual	2009	2010	$\Delta\%$
	65.843	59.328	-10,2%
Media	180	163	

Tabela 1 - Movimentos de Aeronaves, 2009/2010

Fonte: Elaboração própria através do relatório anual da ENANA, 2010

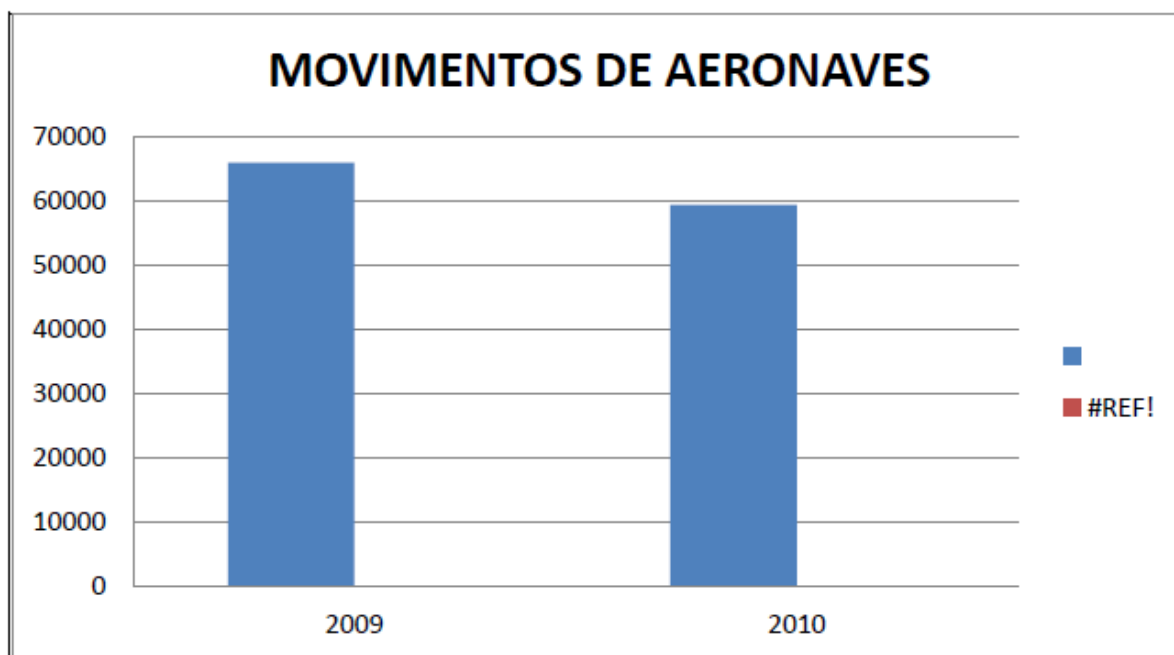


Figura 1 - Movimentos de Aeronaves 2009/2010

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2010

Em termos de registos de passageiros, que passaram pelo Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” em Luanda, no ano de 2010, segundo o relatório anual da ENANA (2010, p.23), registou um total de 1.431.586 passageiros no que diz respeito ao tráfego de voos internacionais, quanto aos voos domésticos registou 870.700 passageiros. Traduzindo de forma global, pelo aeroporto passaram 2.302.286 passageiros no ano de 2010.

Em relação ao tráfego de passageiros internacionais, que obteve no ano de 2009, houve um acréscimo de (8,3%), uma vez que no ano referenciado registou-se a passagem de 1.312.793 passageiros, entretanto no ano de 2010 passaram pelas pelo estabelecimento aeroportuário de Luanda, 1.431.586 passageiros (*Relatório Anual da ENANA*, 2010, p.23).

MÊS	PAX'S DOMESTICO	PAX'S INTERNACIONAL	TOTAL
JANEIRO	68.375	118.766	187.141
FEVEREIRO	63.252	106.645	169.897
MARÇO	70.937	117.267	188.204
ABRIL	64.330	112.775	177.105
MAIO	77.697	102.413	180.110
JUNHO	74.919	116.054	190.973
JULHO	95.637	107.111	202.748
AGOSTO	90.514	120.734	211.248
SETEMBRO	59.207	127.827	187.034
OUTUBRO	82.544	107.053	189.597
NOVEMBRO	73.005	111.125	184.130
DEZEMBRO	65.814	125.149	190.963
TOTAL	870.700	1.431.586	2.302.286

Tabela 2 - Total de Passageiros, Domesticos e Internacional, no Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro”, em 2010

Fonte: Relatório anual da ENANA, 2010.p.23)

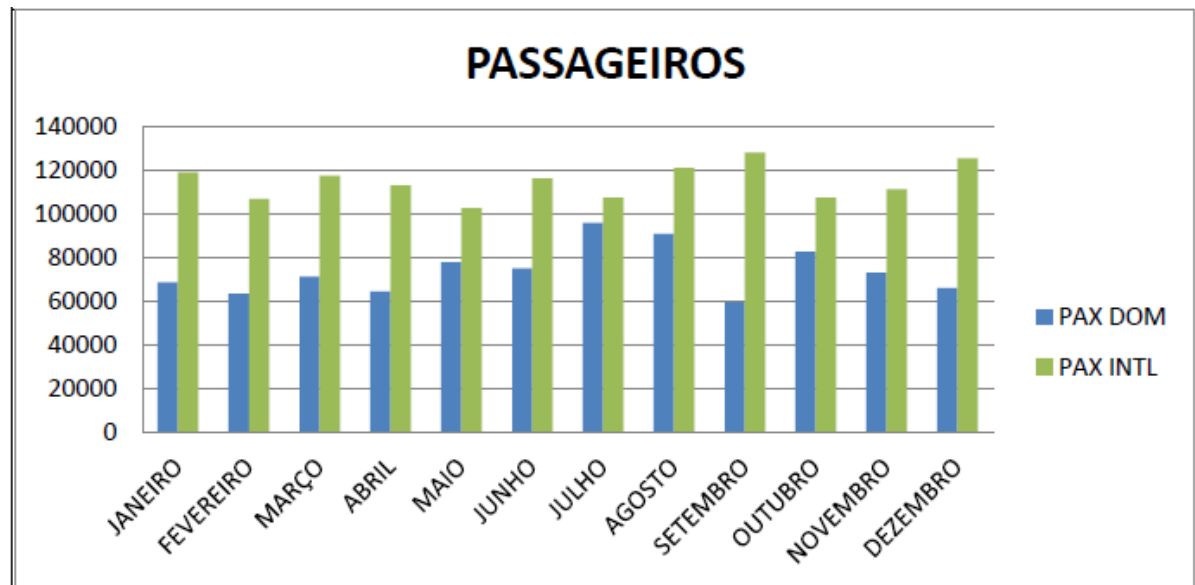


Figura 2 - Movimento de Passageiros Internacional e Doméstico em 2010, Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” em Luanda

Fonte: Relatório anual da ENANA, 2010.p.24

De acordo com o *Relatório Anual da ENANA* (2010, p.24), o movimento de passageiros em 2010, no Aeroporto 4 de Fevereiro, registou-se uma maior frequência nos voos internacionais, face aos voos domésticos, durante todos os meses do ano em questão.

Ano	2009	2010	$\Delta\%$
	1.312.793	1.431.586	8,3%
Media	3.597	3.922	

Tabela 3 - Trafégo de Passageiros Internacional, 2009/2010

Fonte: Elaboração própria a partir do relatório anual da ENANA, 2010. P. 24

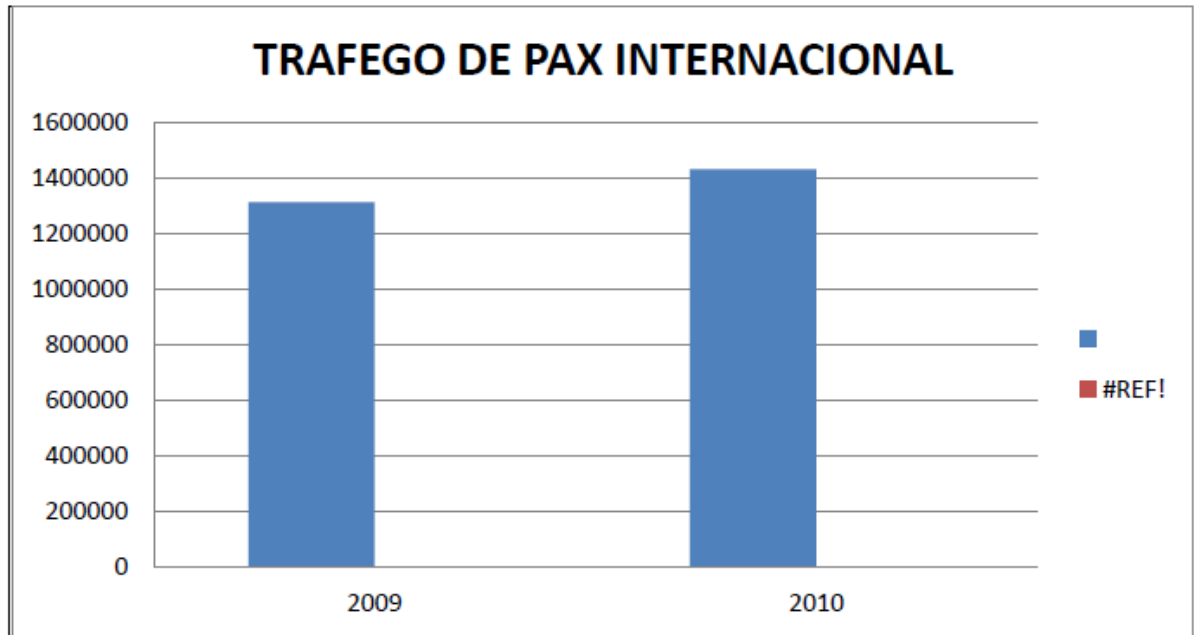


Figura 3 - Trafégo de PAX Internacional, em 2009/2010, no Aeroporto 4 de Fevereiro, em Luanda.

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2010

Em termos comparativos, entre 2009 e 2010, sobre o tráfego de passageiros Internacional no aeroporto internacional 4 de Fevereiro, pode-se observar que houve, um aumento do tráfego de passageiros internacionais em 2010, face ao ano de 2009, segundo o *Relatório Anual da ENANA (2010, p.24)*.

Nº	COMPANHIA	FREQUÊNCIA
1.	AEROFLOT	QUINZENAL
2.	AIR FRANCE	2
3.	AIR NAMIBIA	4
4.	BRITISH	2
5.	BRUSSELS	2
6.	EMIRATES	3
7.	ETHIOPIAN	3
8.	HAINAN	3
9.	KENYA AIRWAYS	2
10.	LAM	3
11.	LUFTHANSA	2
12.	SAA	7

13.	TAAG	
14.	TAP	7
15.	ATLAS	3

Tabela 4 - Número de Frequências das Companhias Aéreas Internacionais, em Angola, 2010

Fonte: Elaboração própria através do Relatório Anual da ENANA, 2010, p.24

No que diz respeito, ao número de frequências das companhias aéreas internacionais, que operam em Angola, em 2010, segundo o Relatório Anual do ENANA (2010, p. 24), destaca-se a TAP e a SAA, ambas com o mesmo número de frequência, sete em total.

Em relação aos movimentos da actividade de tráfego de passageiros, segundo o *Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola (INAVIC, 2009/2011)*, quer Internacional e Doméstico, pode-se ver na figura abaixo indicada, que o aeroporto da Província de Luanda, o fluxo de passageiros é constante e elevado. Na qual destacamos o tráfego internacional com maior regularidade de voos (Silva, 2014, p.77).

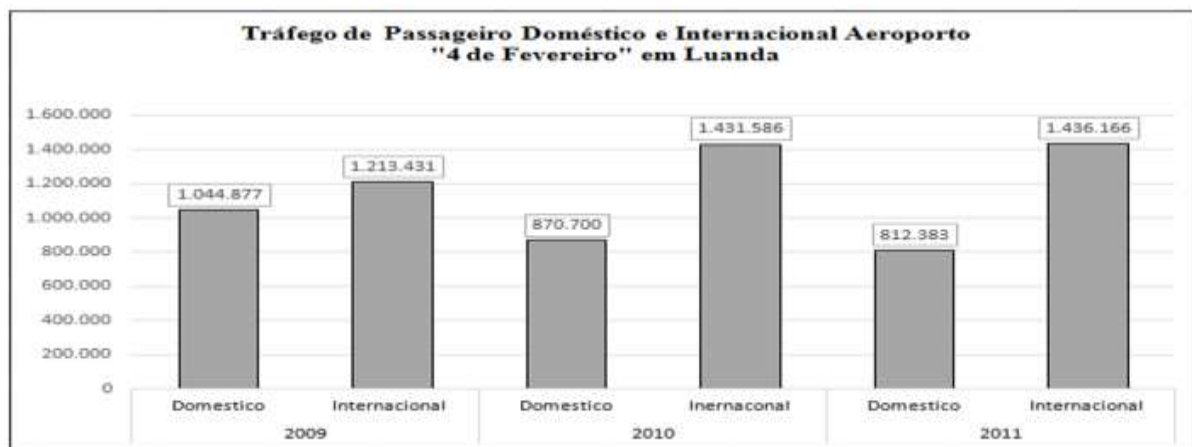


Figura 4 - Tráfego de Passageiros Doméstico e Internacional no Aeroporto Internacional de Luanda Fonte: Elaboração de Silva, 2014, a partir do Anuário do INAVIC, 2009 - Relatório e Contas do AIL, 2010, 2011

VOOS DOMESTICOS REGULARES	6.937	11.17%
VOOS DOMESTICOS NÃO REGULARES	34.828	56.07%
VOOS DE ESTADO	241	0.39%
VOOS MILITARES	7.614	12.26%
VOOS LOCAIS	801	1.28%
TOTAL	62.111	100%

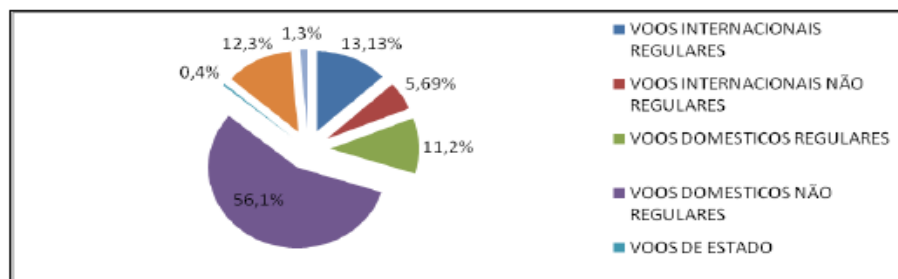


Figura 5 - Movimentos de voos Internos em Angola em 2011

Fonte: Aeroporto Internacional de Luanda, 4 de Fevereiro, Relatório Anual, 2012

Segundo o *Relatório Anual da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA, EP)* em 2012. Registou em 2011, um volume de tráfego de aeronaves (movimentos), onde a maior percentagem dos voos pertence ao tráfego doméstico não regulares aproximadamente (56,07%), seguido dos voos internacionais com (13,13%), é de realçar também os voos domésticos regulares com (11,17%) dos movimentos e aterragens e descolagens efectuados neste período.

No período de 2011, registou-se no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, 62.111 movimentos de aeronaves, originando uma média de 170 movimentos/diários. Na qual estes movimentos foram consequência de 30.353 aterragens e 31.758 descolagens, de acordo com os dados do relatório anual da *ENANA* (2012, p.9).

MÊS	MOVIMENTOS	MÉDIA
JANEIRO	4.635	150
FEVEREIRO	4.803	172
MARÇO	5.310	172
ABRIL	5.126	171
MAIO	5.173	167
JUNHO	5.260	175
JULHO	5.090	164
AGOSTO	5.349	172
SETEMBRO	5.411	180
OUTUBRO	5.313	171
NOVEMBRO	5.282	176
DEZEMBRO	5.359	173
TOTAL	62.111	170

Tabela 5 - Movimentos de Aeronaves no Aeroporto 4 de Fevereiro em 2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012.p.9

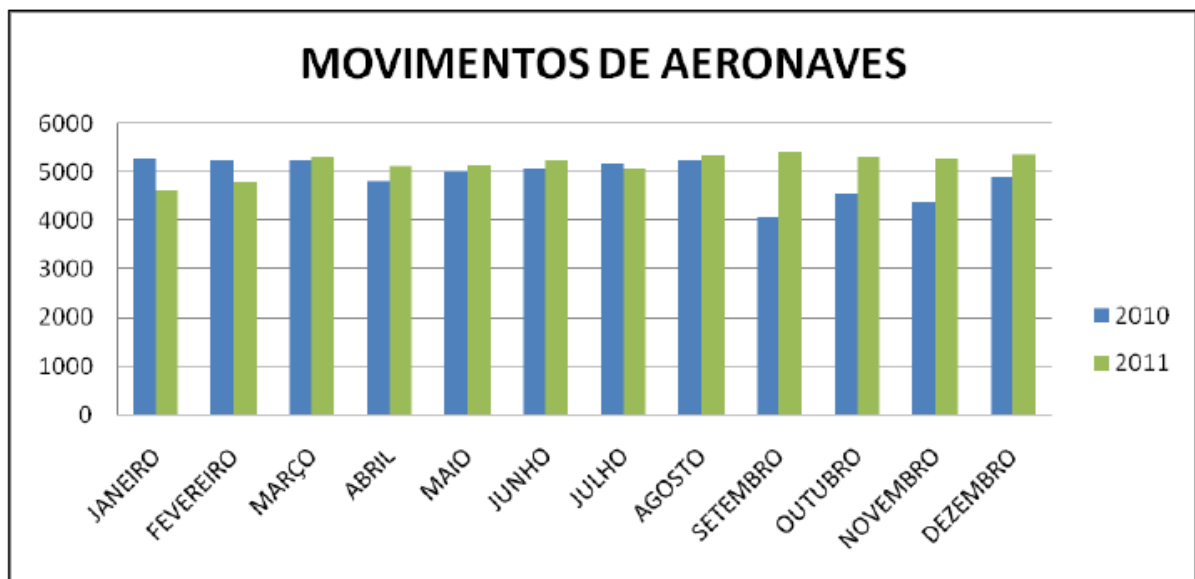


Figura 6 - Movimentos de Aeronaves no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, entre 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012.p.11

Segundo o *Relatório Anual da ENANA* (2012, p.11), refere-se que o tráfego de aeronaves (movimentos), em 2010 a 2011, obteve a maior percentagem nos voos domésticos de carácter não regulares com uma aproximação de (56,07%), seguido dos internacionais.

Se analisarmos os dados relacionados aos movimentos das aeronaves entre o ano de 2010 e 2011, pode-se ressaltar que houve um acréscimo no volume de tráfego de cerca de (4,7%),

segundo dados do *Relatório Anual da ENANA* (2012, p.11).

MÊS	2010		2011		Δ%
	Nº MOV	MÉDIA	Nº MOV	MEDIA	
JANEIRO	5.299	169	4.635	150	-12.5%
FEVEREIRO	5.245	187	4.803	172	-8.4%
MARÇO	5.247	169	5.310	172	1.2%
ABRIL	4.819	161	5.126	171	6.4%
MAIO	5.034	162	5.173	167	2.8%
JUNHO	5.085	170	5.250	175	3.2%
JULHO	5.177	167	5.090	164	-1.7%
AGOSTO	5.249	169	5.349	172	1.9%
SETEMBRO	4.091	136	5.411	180	32.3%
OUTUBRO	4.558	147	5.313	171	16.6%
NOVEMBRO	4.404	147	5.282	176	19.9%
DEZEMBRO	4.899	158	5.359	173	21.7%
TOTAL	59.328	163	62.111	170	4.7%

Tabelas 6 - Comparativa de Movimentos de Aeronaves entre 2010/2011, no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012.p.11

De acordo com dados fornecidos pelo *Relatório Anual da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea* (ENANA, EP, 2012, p.13), durante o ano de 2011, os terminais do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” obtiveram um registo de passagem de mais de 2.248.549 passageiros, entre voos domésticos e internacionais, originando uma média diária de 6.160 passageiros.

MÊS	PASSAGEIROS DOMESTICOS	PASSAGEIROS INTERNACIONAIS	TOTAL
JANEIRO	83.602	132.417	216.019
FEVEREIRO	79.953	103.380	183.333
MARÇO	48.961	101.063	150.024
ABRIL	38.624	123.970	162.594
MAIO	75.887	109.006	184.893
JUNHO	69.728	118.352	188.080
JULHO	76.765	155.651	232.416
AGOSTO	68.642	129.243	197.885
SETEMBRO	50.620	92.431	143.051
OUTUBRO	66.388	111.992	178.310
NOVEMBRO	74.475	127.548	202.023
DEZEMBRO	78.738	131.113	209.851
TOTAL	812.383	1.436.166	2.248.549

Tabela 7 - Movimento de Passageiros Domésticos e Internacionais, em 2011, no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012.p.13

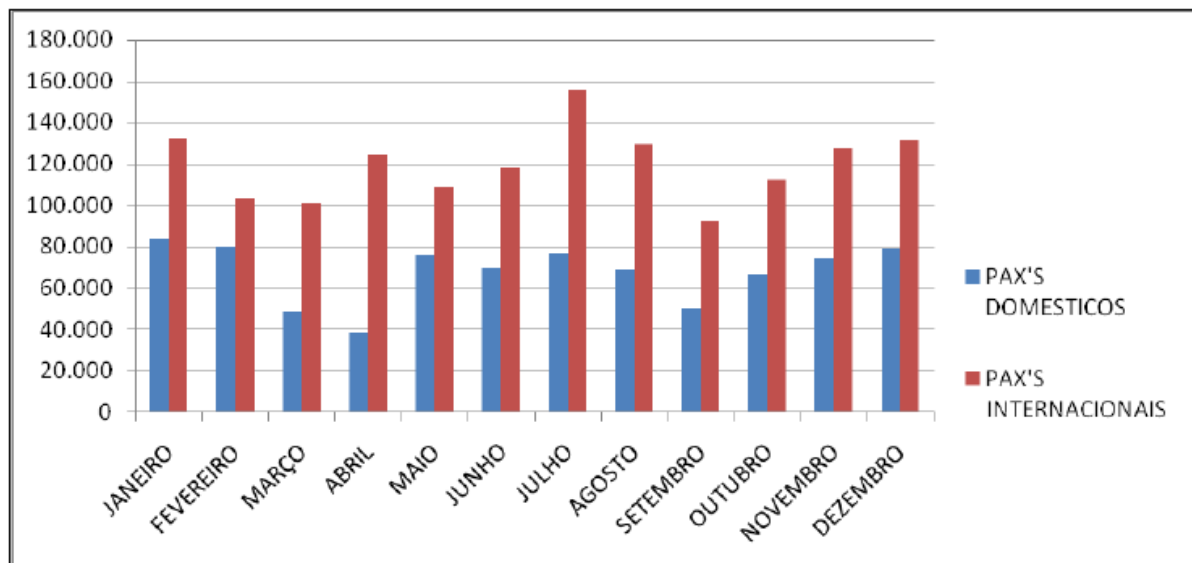


Figura 7 - Movimento de Passageiros Domésticos e Internacionais em 2011, no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012.p.13

Em termos comparativos, entre 2010 e 2011, de acordo com o *Relatório Anual da ENANA* (2012, p. 13), verificou-se que houve uma alteração percentual referente ao tráfego de passa-

geiros, situando aproximadamente em (-2,33%), causas que foram resultantes de um decréscimo do tráfego doméstico de passageiros, originada pela interrupção de algumas companhias aéreas durante um certo período do ano.

2010	2011	$\Delta\%$
2.302.286	2.248.549	-2,33%

Tabela 8 - Trafégo de Passageiros Internacional, e Doméstico 2010/2011

Fonte: Elaboração própria a partir do, Relatório Anual da ENANA, 2012

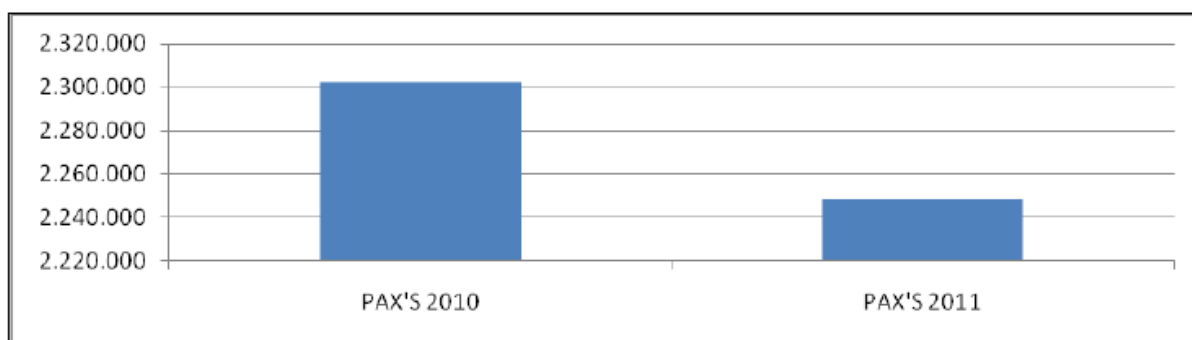


Figura 8 - Tráfego de Passageiros Internacional e Doméstico, 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

De acordo com o *Relatório Anual da ENANA* (2012, p.14), registou 812.382 passageiros entre passageiros embarcados e desembarcados, em voos domésticos em 2011, resultando numa média diária de 2.225 passageiros.

MÊS	2010	2011	MEDIA 2011
JANEIRO	68.375	83.602	2.697
FEVEREIRO	63.252	79.953	2.855
MARÇO	70.937	48.961	1.579
ABRIL	64.330	38.624	1.287
MAIO	77.697	75.887	2.448
JUNHO	74.919	69.728	2.324
JULHO	95.637	76.765	2.476
AGOSTO	90.514	68.642	2.214
SETEMBRO	59.207	50.620	1.687
OUTUBRO	82.544	66.388	2.766
NOVEMBRO	73.005	74.475	2.483
DEZEMBRO	65.814	78.738	2.540
TOTAL	870.700	812.383	2.225

Tabela 9 - Número de passageiros Doméstico embarcados e desembarcados entre 2010 e 2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

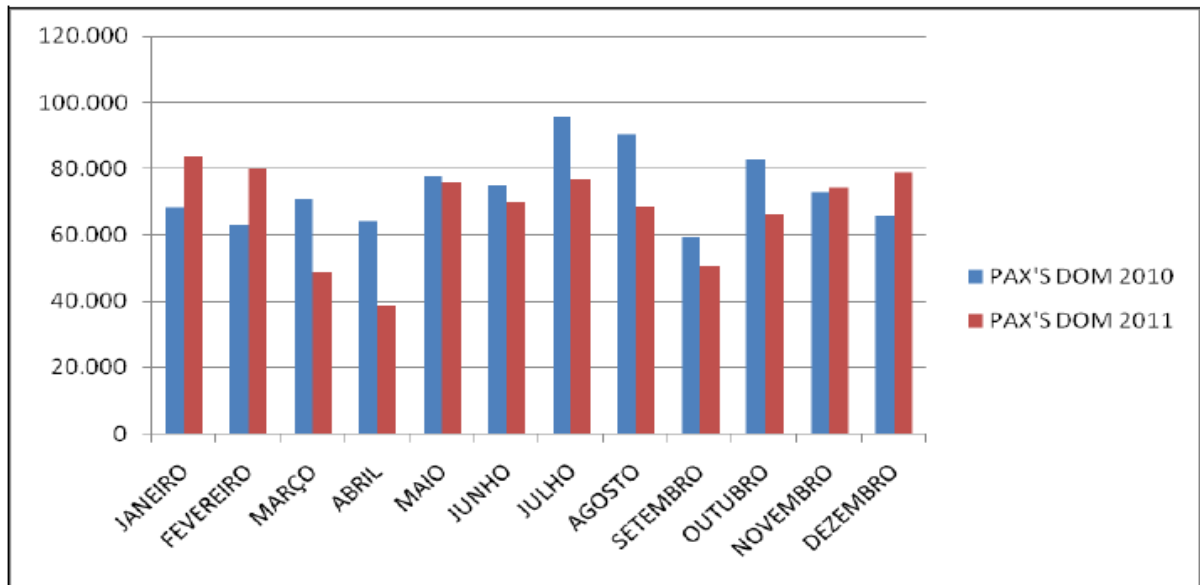


Figura 9 - Volume de passageiros Domésticos embarcados e desembarcados entre 2010 e 2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

Em termos comparativos entre 2010 e 2011, registou-se uma diminuição de (6,65%), na quantidade de passageiros que embarcaram e desembarcaram nos terminais de partidas e chegadas do aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, segundo dados do *Relatório Anual da ENANA* (2012, p. 14).

2010	2011	Δ%
870.700	812.838	-6.65%

Tabela 10 - Percentual de Passageiros Domésticos, entre 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

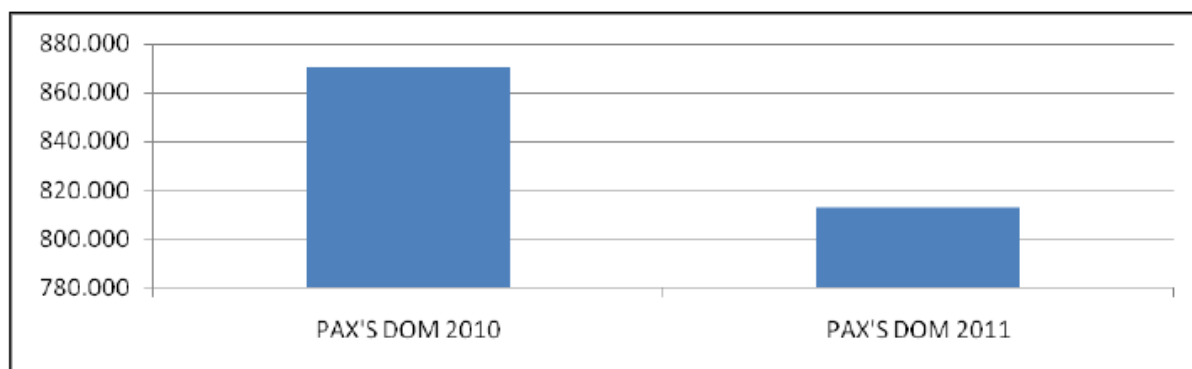


Figura 10 - Volume Tráfego de Passageiros Domésticos entre, 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

De acordo com os dados *Anual do Relatório ENANA* (2012, p. 15), houve um registo nas instalações do terminal de voos Internacional procedentes das mais distintas companhias aéreas internacionais, como também serviços de companhias de transporte aéreo não regular (charters).

Em 2010, o número de passageiros internacionais que passaram pelo aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, foi de 1.431.586 passageiros, relativo ao ano de 2011, passaram pelas instalações do aeroporto internacional 4 de Fevereiro, 1.436.166 passageiros internacional, totalizando em 2011, uma média de 3.934 passageiros mensal.

MÊS	2010	2011	MEDIA DE 2011
JANEIRO	118.766	132.417	4.272
FEVEREIRO	106.645	103.380	3.692
MARÇO	117.267	101.063	3.260
ABRIL	112.775	123.970	4.132
MAIO	102.413	109.006	3.516
JUNHO	116.054	118.352	3.945
JULHO	107.111	155.651	5.021
AGOSTO	120.734	129.243	4.169
SETEMBRO	127.827	92.431	3.081
OUTUBRO	107.053	111.992	4.666
NOVEMBRO	111.125	127.548	4.252
DEZEMBRO	125.149	131.113	4.229
TOTAL	1.431.586	1.436.166	3.934

Tabela 11 - Número do Passageiros Internacionais entre 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

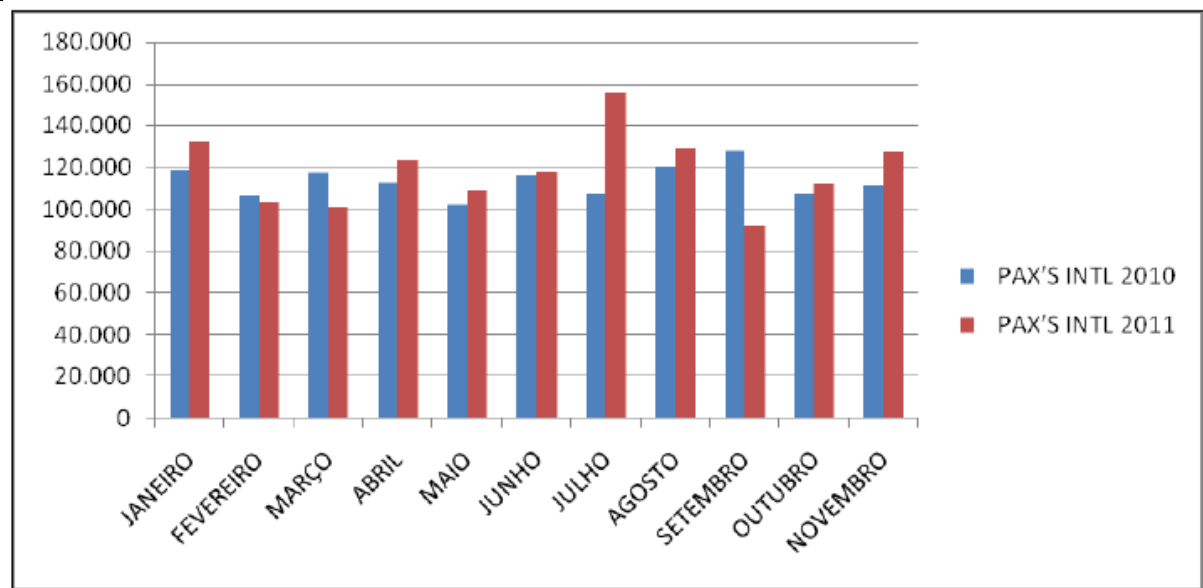


Figura 11 - Volume de Passageiros entre 2010 e 2011, no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, sofreu um ligeiro aumento de (0,32%), em 2011, como efeito do incremento das frequências de algumas companhias aéreas regular onde também foi registado o início das operações de mais três operadores aéreos designadamente, a Arik Air Internacional, Iberia e Royal Air Maroc (*Relatório Anual da ENANA*, 2012, p.16).

2010	2011	$\Delta\%$
1.431.586	1.436.166	0,32%

Tabela 12 - Percentual de Passageiros Internacional, entre 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

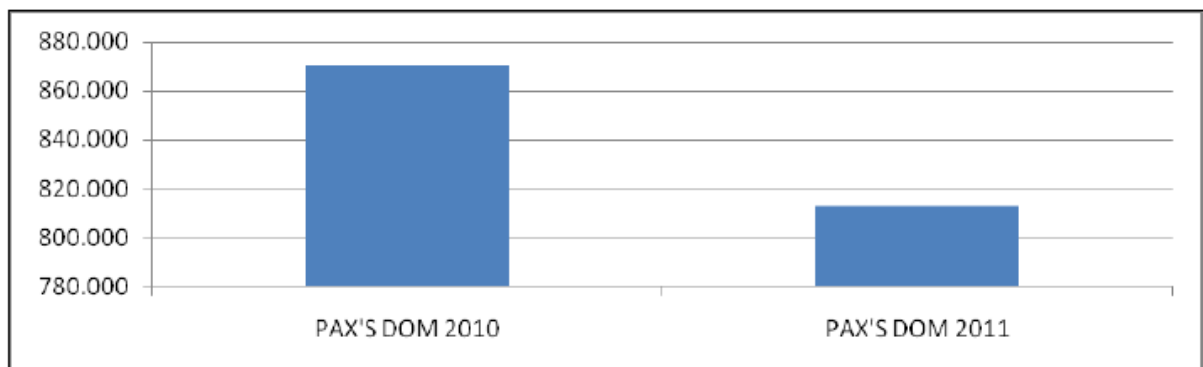


Figura 12 - Volume Tráfego de Passageiros Internacional entre 2010/2011

Fonte: Relatório Anual da ENANA, 2012

Capacidade da Infra- Estrutura, Aeroportuária da Província de Luanda

Angola, teve um desenvolvimento a nível das infra-estruturas, devendo-se ao incremento do transporte aéreo, em que inicialmente, eram chamados simples campos de aviação, logo passaram a ser aeródromos, posteriormente chegaram os aeroportos.

Na província de Luanda, sentiu-se a necessidade de construir um aeroporto de raiz, ideia esta que era cada vez mais presente, devido a chegada de novos tipos de aviões, disponíveis para aviação comercial e com ela a expansão da cidade, de forma que o aeródromo Emílio de Carvalho passa a segundo plano. A projecção do novo aeroporto deu-se no início em 1951, e finalizou-se em 1954.

Foi instaurado neste mesmo ano, pelo presidente da República Portuguesa, o General Craveiro Lopes. Nome este que o aeroporto passou a chamar-se, homenageando desta maneira o alto cargo do executivo Português. O então chamado “**Aeroporto Presidencial Craveiro Lopes**” (segundo dados relacionados com a actividade operacional do aeroporto Craveiro Lopes, em 1963; de acordo com arquivos da *ENANA*, 2013).

Consta que o projecto de construção do Aeroporto de Luanda, foi iniciativa do Governo- Geral de Angola, Caminhos de Ferro e dos Serviços dos Portos, onde por sua vez os caminhos de ferros e os serviços dos portos desenvolveram uma instituição chamada “Fiscalização do Aeroporto de Luanda”, com o propósito de administrar, inspeccionar e supervisionar. (*ENANA*, 2013, *cit. por. Silva* 2014, p.72).

A localização do Aeroporto Craveiro Lopes, assentava a 5 km da cidade, com uma altitude de 252 m, Lat. 08° 49´ S Long.13° 13`. Com o progresso da aviação comercial, foi urgente realizar obras no Aeroporto Craveiro Lopes, designadamente a ampliação da aerogare e posteriormente na placa de estacionamento das aeronaves, as dimensões da pista também foram expandidas de 08/26 para 2.600m x 60m, obra que foi executada pelos serviços da força aérea. (*ENANA*, 2013; *Relatório das Actividades do Serviços do Aeroporto Craveiro Lopes*, 1962, *cit. por Silva*, 2014, p. 72-73).

Entretanto em 1963, no Aeroporto Craveiro Lopes, começava a existir movimentos de aeronaves modernas como o jacto. Entre 1962 e 1964, edificou-se uma pista recente, 24/06 com uma extensão de 3.700m x45m planeado para receber os recentes e modernos tipos de aeronaves, como os de propulsão a jacto. Ainda no ano de 1964, foi fundado o edifício apelidado por CCR (Centro de Controlo Regional), onde encontrava-se os Serviços de Tráfego Aéreo, Torre de Controlo do aeroporto, Manutenção e Telecomunicações, assim como outras actividades da mesma área. A edificação destas actividades no domínio técnico, foram projectadas

com o intuito de apoiar e melhorar à navegação aérea (*Relatório do Aeroporto Craveiro Lopes das Actividades dos Serviços, 1963*; cedido pela ENANA, EP 2013, cit. por, Silva, 2014, p.73). Quanto as companhias regulares, eram um dos principais clientes do aeroporto, como: Sabena UTA/Air France, Aero Táxis de Angola, DTA, Companhia de Táxis Aéreos, FAP (Força Aérea Portuguesa). As companhias não regulares também operavam no aeroporto, tais como: KLM, Caledonian Airways, Trek Airways, Rodhesian Air Services, Continental, P.A.A e South African Airways. (*Relatório de Aeroporto Craveiro Lopes das Actividades dos Serviços, cit. por. Silva, 2014, p.74*).

Em 1954, altura em que o aeroporto iniciou as suas operações, o número de tráfego aumentava significativamente anualmente, como pode-se verificar na tabela abaixo. Confrontando com o volume de tráfego em relação a outros aeroportos das distintas províncias ultramarinas (Silva, 2014, p.74).

Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes									
Ano	Tráf. Desembarcado			Tráf. Embarcado			Tráf. em Trânsito		
	Pax.	Carg	Corr	Pax.	Carg	Corr	Pax.	Carg	Corr
1954	863	16.078	9.705	1.127	16.779	7.173	85	403	1.132
1955	10.269	134.242	55.338	10.213	230.600	44.589	1.548	7.406	16.211
1956	16.365	185.712	78.554	15.570	355.930	74.600	3.277	20.842	43.325
1957	18.991	238.282	102.788	18.753	358.856	79.367	4.074	15.242	39.590
1958	21.631	269.855	115.351	21.532	408.263	92.500	5.786	24.363	42.893
1959	25.261	332.628	133.449	24.852	567.807	147.342	6.402	34.375	67.166
1960	31.532	366.916	155.206	31.816	620.501	185.606	11.031	50.660	81.021
1961	43.772	578.226	187.468	46.020	1.069.055	133.195	13.327	109.623	96.100
1962	48.851	563.134	215.842	49.934	1.002.281	217.876	15.777	45.639	112.585
1963	50.745	578.855	224.643	52.580	1.101.801	271.369	24.160	360.987	115.009

Tabela 13 - Evolução do Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes

Fonte: Elaboração de Silva, 2014, a partir do Relatório das Actividades dos Serviço do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963

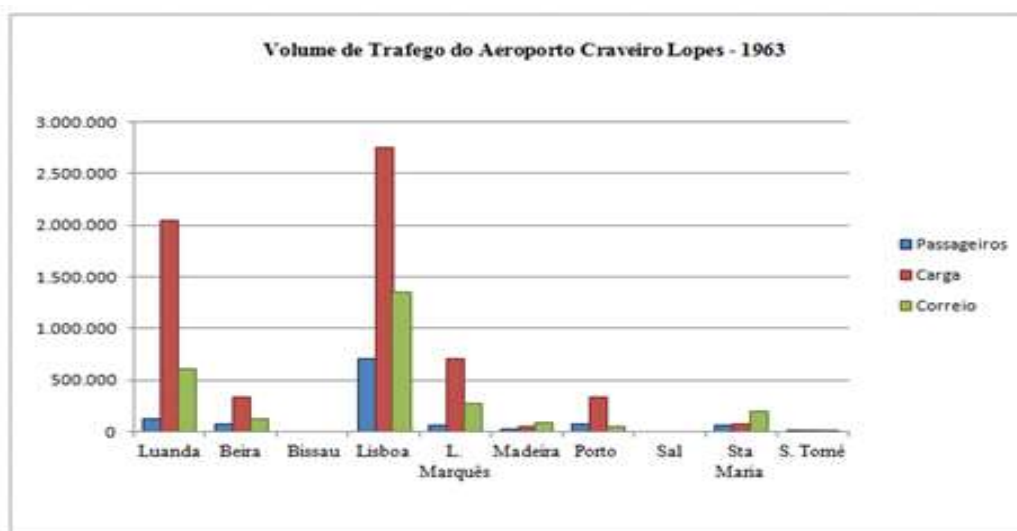


Figura 13 - Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes comparativo com outros aeroportos nacionais – 1963

Fonte: Elaboração de Silva, 2014, a partir do Relatório das Actividades dos Serviço do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963

Comparativamente ao nível de tráfego, com os diversos aeroportos das províncias ultramarinas, na época, o aeroporto Craveiro Lopes da província de Luanda, encontrava-se em segundo lugar. Na primeira posição destacava-se o aeroporto de Lisboa, quanto ao nível de tráfego no seu todo, o que normalmente ocorria em todos os anos.

Após o fim da guerra Colonial, e com a conquista da Independência de Angola, o nome do aeroporto Craveiro Lopes, foi alterado, e passou a chamar-se Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” (ENANA, 2013. *cit. por*, Silva, 2014, p.75).

Capacidade actual do Aeroporto “4 de Fevereiro” em Luanda

De acordo com o Relatório de Contas da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA, EP, 2012), o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, abarca as seguintes zonas: Terminal de Voos Domésticos, Hangares, Placa de Estacionamento, Pistas, Base Aérea e Terminal de Voos Internacionais, e outras aéreas envolventes ao aeroporto.

A gestão do aeroporto, está focalizada em servir todas as companhias aéreas, sem distinção alguma, de acordo com as suas necessidades.

O Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, actualmente é o único Aeroporto Internacional em todo o país, operando voos Domésticos e Internacionais, certificado segundo os artigos 5º, 6º e 68º da Convenção de Chicago de 1944, (*Relatório de Contas da ENANA-EP*, 2012, cit. por. Silva, 2014, p.76).

De acordo com os dados concedidos pelo *Instituto Nacional de Aviação Civil de Angola (I-NAVIC*, 2009), sobre as características do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, revelam-se os seguintes dados, na tabela abaixo.

NOME DO AEROPORTO	AEROPORTO INTERNACIONAL "4 DE FEVEREIRO"
PAÍS	República de Angola
CIDADE	Luanda
GESTOR AEROPORTUÁRIO	ENANA, E.P.
CÓDIGO ICAO	FNLU
CÓDIGO IATA	LAD
TIPO DE AEROPORTO	Público/Militar
DISTÂNCIA DA CIDADE	4,5 Km
COORDENADAS:	
Latitude:	S 08° 51' 20"
Longitude:	E 013° 14' 02"
VARIAÇÃO MAGNÉTICA	6,2 °W (2008)
TIPOS DE TRÁFICO PERMITIDO	IFR / VFR
ELEVAÇÃO	73M / 238 FT
TEMPERATURA DE REFERÊNCIA	28,3 °C
CAPACIDADE DAS INSTALAÇÕES PARA ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL	50.000 Litros

COMBUSTÍVEL DISPONÍVEL	JET - A1/AVGAS
DIMENSÕES DA PISTA PRINCIPAL (05/23)	3700 x 45 (Metros) – Asfalto
DIMENSÕES DA PISTA SECUNDÁRIA (07/25)	2500 x 60 (Metros) – Asfalto
NÚMERO DE MOVIMENTOS	Cerca de 30 Movimentos por hora
CAPACIDADE DA PLACA DE ESTACIONAMENTO	19 Posições: 9 de Grande Porte e, 10 de Médio Porte
INFRAESTRUTURAS P/ MANUTENÇÃO DE AERONAVES	<ul style="list-style-type: none"> • Três (3) Hangares de Aeronaves de Grande Porte • Um (1) Hangar de Handling (SVC's de apoio às aeronaves) • Três (3) Hangares de Aeronaves de Médio Porte
TERMINAL DE PASSAGEIRO	Existem 2: Um Internacional (TVI) e outro, Doméstico (TVD)
TERMINAL DE CARGA	Existem 2 (TECA 1 E TECA 2)
SERVIÇO DE COMBATE E EXTINÇÃO DE INCENDIOS	CAT: 9
SERVIÇO DE CHECK-IN	Sistema CUTE – (GABRIEL, LIASON, AMADEUS E GAETAN)
RÁDIO AJUDA	VOR/DME, NDB, ILS – CAT I /RWY 23

Tabela 14 - Características Actuais do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Elaboração de Silva 2014, a partir do eAIP do INAVIC (2009) e Material cedido pela ENANA, EP. (2013)

Segundo *Jover et al.* (2012), cit. por. *Silva* (2014, p.80), exemplifica que o Aeroporto 4 de Fevereiro, está coberto por uma área superior a 37.543m², e calcula-se que pode receber cerca de 4 milhões de passageiros todos os anos.

Três dos principais hangares, competem à companhia de bandeira TAAG, um pertence à companhia Ghassist, outro à Sonair, o resto é utilizado de acordo com as necessidades.

Independentemente das 19 posições que servem diversos modelos de aeronaves, também existem outras 5 áreas de estacionamento que possibilitam chegadas e partidas de forma independente.

Em termos de movimentos por hora, o aeroporto recebe uma média de 30 movimentos (*Relatório de Contas de ENANA*, 2012, cit. por. *Silva*, 2014, p.80).



Figura 14 - Área de Movimento do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Google Earth, 2013, através de Silva, 2014,p.80

Quanto aos movimentos de aeronaves no aeroporto 4 de Fevereiro, tem vindo a registar um aumento, considerável de forma progressiva, nos últimos sete anos, chegando a alcançar o seu maior registo, entre 2010 e 2012, contribuindo para o favorecimento das receitas do aeroporto. Sendo que em 2011, o aeroporto sofreu uma diminuição considerável do tráfego, correspondente à crise financeira mundial, que afectou severamente o país, devido à diminuição do preço do petróleo, provocando um forte impacto negativo nas receitas do Estado, afectando o resto do tecido económico do país, abrangendo actividade dos transportes aéreos (Silva, 2014. p.80).



Figura 15 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Elaboração de Silva, 2014, a partir do Anuário do INAVIC, 2011-Relatório e Contas da ENANA, 2012

Futuro Aeroporto de Luanda

Segundo o *Jornal de Angola*, na edição de 2011; dedicado ao sector da Aviação em Angola, frisamos que o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro está totalmente localizado no núcleo urbano, da cidade de Luanda. Paralelamente existem populações a viverem próximo das áreas circundantes do aeroporto, na qual, tem sido difícil realizar obras de ampliação do aeroporto. A resolução para a edificação do futuro aeroporto na cidade de Luanda, foi aprovada nos finais do ano de 2008. Depois da entidade gestora dos aeroportos de Angola, ter consultado todos os stakeholders internos ou externos, envolvidos directa ou indirectamente nas operações do aeroporto. Em função, de toda informação reunida, através dos stakeholders, as entidades responsáveis prevêem um aumento significativo do tráfego aéreo para os próximos anos em Angola, e sobre tudo em Luanda.

Atendendo as previsões de crescimento económico do país, para os próximos anos de acordo com a instituição internacional (Fundo Monetário Internacional - FMI), aponta que as perspectivas económicas do país, a partir de 2013, até 2015, crescerá na ordem dos 6% (*Apex-Brasil*, 2012, p.5), em função a estes dados animadores para o futuro da economia Angolana, estima-se que o novo aeroporto terá uma capacidade para receber 15 milhões de passageiros anualmente, cerca de 600 mil toneladas de carga anual, e albergará 12 pontes aéreas. O Governo Angolano, considera um projecto fundamental e estratégico para o desenvolvimento do país e para a região do sul de África.

Contudo, numa fase inicial será erguido o edifício Direcção Aeronáutica, edifício do terminal principal e torre de controlo, zona de voos norte, terminal VIP, área dos bombeiros (*Jornal de Angola*, 2011.cit. por Silva, 2014. p.93).

O Aeroporto contará, com 31 mangas nos terminais, destas 20 estarão destinadas para o terminal internacional, 11 para o terminal de voos doméstico. Também possuirá, duas pistas paralelas com uma extensão considerada entre elas que pode ser percorrida de forma independente, com 4200 metros de comprimento para a pista norte, e contará com 60 metros de amplitude, quanto a pista do lado sul, está prevista a ter um total de 3800 metros de comprimento calcula-se que terá 75 metros de amplitude, e capacitado para receber o maior avião comercial do mundo, Airbus A380. Quanto a placa de estacionamento das aeronaves, contará com uma

extensão de 582 mil metros quadrados, dos quais 5.125 metros quadrados estão destinados para a área de manobra das aeronaves. (*Jornal de Angola*, 2011. cit. Silva 2014, p.93).

A edificação do futuro aeroporto de Luanda é um projecto feito realidade, o aeroporto será chamado Aeroporto Internacional de Angola. Encontra-se localizado a sudoeste a uns 40km da cidade de Luanda, no concelho de Bom Jesus, no município de Icolo e Bengo, Província do Bengo. Conta com uma área de 1.324 hectares, a empresa a cargo de construir o novo aeroporto é a construtora (CIF), China Internacional Fund Limited, edificadora criada em 2003, em Hong-Kong (Silva, 2014. p.93).

Conceito e Evolução de Turista

“O homem pelas mais diversas razões sempre se movimentou de uns locais para outros mas, porque o fazia livremente, não havia necessidade de o identificar por qualquer designação particular. A necessidade de uma expressão para designar o indivíduo que se desloca só se verificou quando o homem se tornou sedentário, conduzindo à noção de territorialidade e de fronteira. A partir daí, passou a chamar-se hóspede (hospites em latim, ou xénos em grego), viandante, viajante ou forasteiro.

Estas expressões mantiveram-se durante séculos para designar qualquer pessoa que se deslocasse, com objectivos pacíficos, independentemente da razão porque o fazia. Só quando as deslocações das pessoas, por motivos de prazer, de cultura ou de repouso, alcançam carácter de regularidade, dando origem a actividades económicas, é que passou haver necessidade de as designar por uma expressão própria. (Cunha 2007 p. 15) ”.

Não se conhece o momento exacto do aparecimento da palavra mas é geralmente aceite que tem origem nas viagens que os ingleses se habituaram a realizar no continente europeu, para complemento da sua educação, sobretudo a partir de finais do século XVII, durante as quais realizavam a Grand Tour (Boyer, 2000). Aqueles que participavam nestas viagens passaram a ser conhecidos por turistas (tourists). Alguns autores identificam o ano de 1760 (Fuster, 1967) como aquele em que a palavra tour aparece documentalmente mas é a partir da publicação, em 1838, das Mémoires d' un Tourist de Stendhal que se generaliza a expressão turista (tourist).

Numa primeira fase a palavra turista era usada unicamente com o pretexto de assinalar aqueles que viajavam por simples satisfação, ou para ampliar os seus saberes, com a exclusão

de todos os indivíduos que se deslocavam por uma causa distinta: profissional, de saúde ou religioso. O objectivo da viagem era de saber ao pormenor a forma de viver de outras populações, as suas culturas, o exotismo, e também com o pretexto de descobrir novas paisagens, e apreciar a natureza, explorar a história destas mesmas regiões, os amontoados urbanos como: aldeias, vilas e cidades” (Cunha 2007 p. 15).

Com a evolução da humanidade, as viagens tornaram-se mais acessíveis usufruindo estratos de diversas camadas da população. Foram-se aumentando as causas pelas quais a população viajava actualmente. É difícil avaliar as pessoas que viajam por motivo de satisfação, em relação aqueles que o fazem por outros interesses. Além disso, todas as pessoas que viajam actualmente, por qualquer que seja o propósito à sua deslocação, usa-se, por regra geral, equipamentos semelhantes que usufruem dos mesmos serviços. Sendo assim, tudo que está relacionado com as actividades que geram bens e serviços, podem ser utilizados pelas pessoas que viajam por qualquer motivo.

A diversidade dos motivos que levam as pessoas a viajar, e a deslocarem-se atendendo adversidade que produz o motivo das pessoas a deslocarem-se de um determinado lugar para outro, não é fácil nos dias de hoje, encontrar uma única definição de turista.

Consequentemente, há vários motivos que fazem com que as pessoas viajam, tanto no país de origem como para o estrangeiro, tais como:

Fugir de uma situação de amargura, desagradável ou angustiante (retomar a saúde e o bem-estar físico ou psicológico, escapar prováveis motivos de perseguições políticas ou até mesmo repressões policiais, conflitos no seio familiar ou problemas sócias);

Conseguir obter uma melhor situação económica (ir a procura de melhores condições de trabalho, em busca de um bem estar material satisfatório);

Executar funções interligadas ao exército durante uma determinada actividade profissional, ou até mesmo na esfera política, no marco da intelectualidade (participar em conferências, exercer uma actividade desportiva como profissional, fortalecer os negócios, realizar concertos ou conferências, passar como representante de altas instituições ou organizações, ou simplesmente optar em realizar os seus estudos);

Cumprir deveres obrigatórios de carácter familiar ou social (visitar familiares e amigos, participar em celebrações e eventos no ciclo familiar ou associativo);

Explorar lugares diferentes, viver experiências e situações distintas (analisar como os outros povos vivem, escapar da rotina, desaparecer do seu meio habitual, reviver boas recordações, aventurar-se, desfrutar, ou praticar actividades lúdicas);

Ser participante em movimentos sociais, culturais ou lúdicos (estudar, entreter-se ou fazer compras).

Como é evidente, qualquer destes motivos leva à deslocação das pessoas, e logo a concretização da mesma. É evidente que nem todas são motivos da mesma natureza, e nem dão início aos mesmos fenómenos. No caso da viagem de quem vai em busca de trabalho, aumentar o bem-estar material, fugir de conflitos e perseguições políticas ou até mesmo religiosas, não tem a mesma motivação de viagem de quem somente busca a diversão ou repouso, e nem produz o mesmo efeito: no que diz respeito as pessoas que viajam em busca de trabalho, pressupõem-se o exercício de executar uma actividade profissional recompensada economicamente no destino eleito. Por outro lado, quem viaja por motivos de lazer, gasta no local visitado dinheiro ganho em outro lugar. No primeiro caso, o indivíduo tem a intenção de estabelecer-se no local para onde viajou com o propósito de começar uma nova vida, no segundo caso o indivíduo que desloca-se provisoriamente, por um curto período de tempo, regressando ao seu local habitual de origem onde prosseguirá com a sua vida. Normalmente na maioria dos casos, não existem registos que confirmam alterações no modo de vida das pessoas após a viagem, sendo totalmente diferente a situação das pessoas que optaram em viajar com intenções de encontrar trabalho e exercer a actividade profissional (Cunha 2007 p. 16).

Ainda assim, um indivíduo que habitualmente desloca-se, com regular frequência na vizinhança do seu local de residência, por diversos motivos, como familiares, laboral, divertimento ou por estudo, por outra razão qualquer, não provoca os mesmos efeitos e nem as suas deslocações contínuas, produzem a mesma natureza das viagens que concretizou casualmente e transitoriamente para determinados locais a partir de uma certa distância.

Em determinados casos de deslocações, usualmente, incitados pelo aumento e desenvolvimento das áreas urbanas e pelas consequências que os imensos núcleos exercem sobre os lugares periféricos sendo muitas vezes estas de carácter penoso no caso do deslocamento com fins lúdicos ou hedonístico, produzem efeito contrário, as deslocações realizadas com uso de pelo menos alguns bens e serviços de carácter turísticos.

Em todos os casos as pessoas que deslocam-se para fora do seu ambiente natural são consideradas viajantes no qual o termo indica todo o indivíduo que viaja entre dois ou mais locais, independentemente dos meios e a forma como viajou. No caso da deslocação ser realizada entre locais dentro do seu território nacional, o individuo passa, a ser chamado de **viajante interno**; em caso da deslocação efectuar a passagem de uma fronteira, pode-se considerar o indivíduo como **viajante internacional** (Cunha 2007 p. 17).

Como foi exposto anteriormente, durante longos anos, usou-se a palavra turista para distinguir as pessoas que viajavam por mero prazer, o que em determinado momento, certificou-se, por motivos estatísticos e por razões económicas, houve a necessidade de diferenciar os diversos grupos de viajantes. Foi em, 1953 em que a Comissão de Estatísticas da Organizações das Nações Unidas (ONU), fundou oficialmente um conceito de “visitante internacional” e, posteriormente, a Conferência das Nações Unidas sobre o Turismo e as Viagens Internacionais teve como protagonista a cidade de Roma (Itália), em 1963, onde foi adaptado o termo “visitante” para mencionar todo o indivíduo que se desloca a um país distinto do seu, onde o mesmo reside habitualmente, pelos variados motivos que não seja o de exercer uma actividade ou profissão remunerada (Cunha 2007, p.17).

De conformidade com a mesma conferência este conceito passou a incluir dois grupos de visitantes:

Turistas, visitantes que permanecem pelo menos 24 horas no país visitado e que os verdadeiros motivos da viagem vêm-se reunidos em:

- a) Lazer: repouso, férias, saúde, estudo, religião e desporto;
- b) Negócios, família, missões, reuniões.

Excursionistas, são os visitantes provisórios na qual permanecem um período inferior a 24 horas, no país visitado (abrangendo viajantes em cruzeiros).

Foi a partir da Conferência de Roma de 1963, em que a categoria dos viajantes passou a obedecer a seguinte ordem:



Figura 16 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: (Cunha 2006, p.18)

Estas definições foram aceites pela União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo (UIOOT) que, posteriormente, transformou-se na actual Organização Mundial de Turismo (OMT), na qual a definição da Conferência de 1963, deixou de ser a mais ajustada à realidade a muitos anos. Após terem passado vinte anos, propriamente em 1983, a própria UIOOT admite a falta de renovação de uma definição mais moderna de modo a ajustar a realidade da época em que se encontravam. Resolveu-se reajustar a definição de 1963, de forma a incluir, na concepção de visitante, as deslocações dos residentes de um país no seu interior, ou seja, o chamado turismo interno, no ano 1993, a posterior a Conferência Internacional sobre Viagens e Estatísticas do Turismo celebrada em 1991, em Ottawa, a Comissão de Estatísticas da *Organizações das Nações Unidas (ONU)*, aceitou, como conselho provenientes da OMT, definições mais modernizadas, amplamente passaram a ser aceites por todos Estados e Instituições internacionais apesar de ser alvo de algumas contestações, como se poderá constatar. No que diz respeito a *OMT* (1994) o termo “visitante” preservou-se como a definição de carácter principal em relação a todo o sistema estatístico do turismo onde se deriva os restantes. De acordo com os efeitos da última definição tomada pela *ONU* (1993), por conselho da OMT, passou-se aos seguintes conceitos:

Visitante é todo o indivíduo que se desloca a um local situado fora do seu **ambiente habitual** durante um período inferior a 12 meses consecutivos, e cujo motivo essencial da visita é outro que não seja o de exercer uma actividade remunerada no local visitado.

Turista é todo aquele visitante, que passa pelo menos uma noite num estabelecimento de alojamento colectivo ou num alojamento privado, no local visitado.

Visitante do dia, ficou em substituição do termo “**excursionista**”, é todo o visitante que não passa a noite no local visitado.

Para que estas definições possam ser aceites como tais, existem três critérios que devem estar em conformidade de carácter elementar que possibilitam identificar os visitantes dos restantes viajantes:

O primeiro caso refere-se ao seguinte: para que um viajante possa ser considerado como visitante, dando início a uma actividade ou fenómenos turísticos, a transferência deve realizar-se num local, ou locais fora da sua área habitual excluindo, portanto, as viagens realizadas frequentemente entre o lugar onde o indivíduo reside e aquele onde trabalha, estuda ou desenvolve uma actividade regular.

O segundo factor, está relacionado com a permanência no lugar visitado que não deve superar os doze meses seguidos, a partir dos quais o visitante passa a ser considerado residente.

O terceiro e último factor, tem a ver com o motivo principal da visita, e deve ser distinto de exercer uma actividade de carácter assalariado no local visitado o que exclui, todas aquelas deslocações cujo objectivo é o de realizar qualquer tipo de actividade com fins económicos.

Confrontando com as anteriores definições adaptadas e existentes até 1963, emendadas em 1983 com a inclusão do **conceito de visitante nacional**, e com as que posteriormente passaram a valer a partir de 1994 pode-se constatar diferenças consideráveis.

A primeira encontra-se relacionada com o conceito, de residência habitual, na qual foi alterado pelo conceito de ambiente habitual, o que impõe uma explicação mais precisa pelo facto de este ser mais vazio e indeterminado em relação ao anterior, apesar de ser mais apropriada à presente realidade urbana.

Deparamo-nos com o segundo factor, que está voltado para a **duração e a permanência** que foi fixada, no máximo, em 12 meses sucessivos; a definição anterior não havia regulado um prazo limitado no tempo de permanência embora outras instituições houvessem instituído limites inferiores a este período anteriores, à realização da Conferência de Roma (caso Convenção sobre as Facilidades Aduaneiras a Favor do Turismo que no ano 1954 criou o limite de 6 meses).

O terceiro factor, está inserido o **conceito de turista**, sendo o indivíduo que pelo menos pernoita em determinados tipos de alojamentos. Ficam excluídas as dormidas que se efectuem fora destes alojamentos o que não deixa de ser inexplicável. Suponhamos por exemplo, que um residente no estrangeiro opta por passar dez dias de férias em Luanda em casa de um amigo natural de Benguela e que é proprietário de uma segunda residência secundária, é qualificado turista se este mesmo individuo optar em passar os mesmos dez dias, em casa de um amigo Luandense e com residência oficial em Luanda, e que reside na cidade, deixa de o ser!

Por último lugar, na quarta posição, onde foi abolido qualquer **período mínimo de duração** contrariamente à definição anterior que impunha um período mínimo de 24 horas de duração para que um visitante fosse considerado turista. No actual conceito basta que o visitante passe uma noite, em um alojamento turístico, num determinado lugar para que possa ser considerado turista (Cunha 2007, p. 20).

Particularmente o conceito de viajante ou de turista internacional, em alguns países do mundo não está bem interiorizado. Em particular o caso de Angola que nós pretendemos estudar.

Segundo a *Organização Mundial de Turismo (OMT)*, definiu os seguintes **conceitos de viajante e Turista**:

Viajante é toda aquela pessoa que, viaja para um local situado fora do seu ambiente habitual durante um período inferior a 12 meses consecutivos e cujo motivo principal da visita é outro que não seja o de exercer uma actividade remunerada no local visitado.

Turista, no início o conceito foi descrito da seguinte forma: é toda aquela pessoa que viaja por motivos de lazer, negócios, motivo familiar, missões, reuniões. Actualmente o conceito continua a ser o mesmo, sendo acrescentadas algumas variáveis.

Um turista quando estiver no período da sua viagem não pode exercer uma actividade de carácter remunerada, e que a duração máxima de permanência no local visitado é de 12 meses, na qual, todo individuo que viaja para outro país como turista, mas estando instalado no país de destino, começa a exercer uma actividade remunerada, deixando de ser considerado turista, em particular o caso relacionado com a investigação que tem como foco Angola, e deparamos com dados estatísticos que podem não ser compatíveis com o conceito de turista internacional. A Informação é proveniente do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, do ano Edição 2009 e 2012*, publicado pelo *Ministério da Hotelaria e Turismo*.

O turismo de negócios, é uma actividade que tem o seguinte conceito:

“Segundo Cunha (2006, p. 231), o turismo de negócios pode definir-se, em sentido amplo, como o conjunto de viagens realizadas no âmbito de actividades profissionais qualquer que seja a sua natureza: económica, científica, política e social (Vellas).

Esta definição abrange, tendo as viagens de carácter colectivo, nas quais incluímos as que têm por fim participação em reuniões, feiras, e exposições e viagens de incentivos, como as viagens de carácter individual.

De entre as primeiras sobressaem, pela importância, as viagens para participação em reuniões, em particular em congressos” (Cunha 2006, p.231).



Figura 17 - Segmentos do Turismo e Negócios

Fonte: (Cunha 2006, p.231, a partir de Swarbrooke, 2002)

Entre o turismo de negócios salienta o segmento das reuniões e exposições internacionais, que têm como significado por MICE, (Meeting, Incentives, Conference, Exhibitions), sendo de interesse para actividade turística, devido os efeitos que este tipo de evento possa causar.

Os dados estimados, provenientes de Organizações Internacionais, os congressos, ou traduzindo de forma mais clara as reuniões internacionais, chegam a gerar receitas nesta actividade um volume que representa (30%), de toda receita gerada na actividade turística a nível mundial, e a propensão é de aumentar estas viagens por motivos profissionais, segundo a *World Travel Tourism Council (WTTC)*. As suas previsões estimam-se que o volume de negócios crescerá à taxa média em (4,2%) até 2014, contagiando positivamente as economias dos países visitados e que organizam tais eventos, o que faz com que muitos destinos comecem a criar esforços para desenvolver este produto (Cunha 2006, p.233).

Para concluir, o turismo de negócios não pode ser uma actividade remunerada, mas sim uma actividade que gera receitas no destino que organiza eventos internacionais, causando um impacto e prestigiando o destino, ajuda a contribuir para o desenvolvimento do mesmo, no qual consideramos que seria uma das grandes apostas do turismo em Angola, como factor estratégico e de diversificação do segmento do turismo na região.

O segundo ponto retrata-se da categoria que atribui-se ao **turismo de serviços**, que também consta nos dados do (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009 e 2012*), razão pela qual nos deparamos uma vez mais com a controvérsia:

Segundo o conceito de turista, exclui as pessoas que viajam para exercer uma actividade remunerada no destino pretendido, logo estas mesmas pessoas tecnicamente devem deixar de fazer parte da estatística relacionada com o turismo, até porque o turismo é uma actividade em que as pessoas viajam para um determinado destino para consumir no local visitado, quer dizer os turistas levam dinheiro do seu país de origem, para consumir no destino a visitar, o que faz com que gera uma actividade económica neste mesmo destino.

Conceito de Emigração

“Desde o início da humanidade, as migrações são para o homem uma maneira corajosa de manifestar a sua vontade de superar a adversidade e de procurar uma vida melhor. Devido ao recente fenómeno de globalização e ao avanço tecnológico no domínio das comunicações e dos transportes, os números de pessoas que desejam instalar-se noutras regiões e que apresentam meios para tal, aumentou consideravelmente (ONU, 2006 cit. por Cirino 2008, p.9) ”

Segundo as *Organizações das Nações Unidas (ONU)*, afirmou que não existe uma definição legitimada internacionalmente que logre ser ostentada para circunscrever o conceito de “migrante”, entretanto as Organizações das Nações Unidas, define dois tipos migrantes: o primeiro tipo de migrante, este relacionado com o tempo, quer dizer de longo prazo e no segundo, é o migrante de curto prazo.

Um migrante de longo prazo é definido como um indivíduo que pretende instalar-se num determinado país outro que não seja o seu país de residência habitual num período de doze meses, em que o país de recepção pode tornar-se no seu actual país de residência habitual.

Em relação ao migrante de curto prazo, o conceito é o mesmo que o do migrante de longo prazo, sucedendo uma pequena diferença, a durabilidade do período de estância é de três a doze meses.

Estão excluídos aquelas pessoas que permanecem em determinados lugares por razões de férias, visitas a familiares e amigos, negócios, motivos de saúde ou peregrinações religiosas, por serem considerados parte do domínio da actividade turística e não das deslocações migratórias.

As migrações acatam delimitados procedimentos que objectam a diversos mecanismos causados pelas motivações das pessoas.

Entretanto Emigração significa abandonar o lugar de origem (a pátria) com o propósito de instalar-se em um país estrangeiro (*Cirino* 2008, p.9).

Conclusão

Desde o nosso ponto de vista, baseando-nos nos autores e nas Organizações oficialmente reconhecidas como responsáveis do turismo internacional, que elaboram os conceitos, aplicados ao turismo, deve-se intervir de forma pedagógica, em determinadas regiões do globo. Onde actividade turística começa apenas a dar os seus primeiros passos, trabalhar todos em conjunto, para dar melhor notoriedade a esta actividade que é considerada de todos e para todos, também sabemos que para uma região exercer actividade turística de excelência é necessário apostar na formação continua da sua população, no que consiste como elemento básico e fundamental dos destinos saber, separar os conceitos que estão relacionados com o turismo, em relação a uma pessoa que viaja para um determinado destino, com propósito de exercer uma actividade laboral ou por motivos de imigração forçada, por questões de viagens negócios, em que o indivíduo presta-se a deslocar para realizar os seus negócios que nada tem a ver com a actividade turística.

Também é necessário ter a especial atenção quando os destinos turísticos, estão a projectar os seus dados estatísticos sobre o turismo. O caso de Angola, pode ser um dos exemplos, que devido ao facto de não existir claramente uma definição específica, que distingue os conceitos de turista de emigrante, provavelmente, na elaboração de tratamentos de dados estatísticos sobre o turismo, os dados fornecidos pelas autoridades competentes do serviço de imigração e fronteiras entre outras instituições. Facilitam informação sobre a entrada de imigrantes no geral, cabe ao centro de estatística oficial do turismo, fazer um tratamento dos dados e separar os dados relacionados com o turismo e os que entraram por outros motivos em território nacional.

Como podemos comprovar anteriormente existe uma diferença, entre imigração e turista.

Indústria de Hotelaria: Conceitos e Evolução

Neste capítulo, trataremos de esclarecer a evolução da indústria hoteleira no mundo, assim como seu conceito. Logo faremos uma breve descrição do processo evolutivo da hotelaria em Angola e em Luanda capital do país, onde está focalizada a nossa investigação.

Para referenciar, a indústria hoteleira, temos de delinear o tipo de gestão empresarial que compõe esta actividade. Segundo EIU (1995), conhecida como indústria hoteleira é responsável pela existência de três empresas diferentes:

- a) As empresas que constroem e desenvolvem os edifícios hoteleiros
- b) Empresas que fazem a gestão das propriedades hoteleiras
- c) As companhias franchising, que desenvolvem as cadeias hoteleiras, mais não fazem parte da propriedade nem da gestão do hotel.

Conceito de Empresa Hoteleira

De acordo com *Eigleir e Langeard* (1991), as empresas hoteleiras são organizações de prestação de serviços, no qual base do seu funcionamento depende dos clientes que são uma componente do desempenho do hotel, as qualidades humanas e o desempenho dos seus colaboradores também fazem parte do sucesso do serviço executado, as particularidades físicas de um hotel, são simplesmente uma componente mais do sistema que está integrada na organização e por último um estabelecimento hoteleiro, que não existe clientes, deixa de existir um determinado tipo de serviço, transformando-se numa diversidade de vários serviços (*Costa*, 2008, p.2)

Segundo o artigo publicado pela *Gastronomiacayambe* (2014), define o conceito de hotelaria, expondo da seguinte forma, um hotel é um edifício planificado e condicionado para alojar pessoas temporalmente, permitindo os viajantes, hospedarem-se durante as suas deslocações. Os estabelecimentos hoteleiros oferecem aos seus clientes serviços adicionais, como restauração, piscinas tratamento e cuidados de beleza, creches, salas de conferências entre outros (*gastronomiacayambe*, 2014).

Hotelaria é um nome que geralmente, está relacionado com as actividades económicas no qual consiste em prestar serviços de alojamento e alimentação de forma esporádica e que estão normalmente ligados ao sector do turismo (*Wikipedia*, 2014).

Desde o ponto de vista de *Castelli* (2003, define que as empresas hoteleiras devem estar preferencialmente em lugares urbanos; e pavimentados. Oferecendo alojamento e algumas componentes para o lazer e negócios. Quartos particulares com duche, e que (60%), dos quartos estejam operacionais (*Pereira e Coutinho*, 2007, p.3).

Evolução da Indústria Hoteleira no Mundo

O início da indústria hoteleira no mundo, remonta ao período da Idade Clássica ou Primitiva, desde as origens das primordiais civilizações até meados do século XVII, princípios do século XVIII.

Não existe registo algum no tempo que corresponda ao início das primeiras viagens no qual pode-se atribuir aos Sumérios o merecimento terem reunido as condições para a sua evolução. Aos mesmos deve-se a invenção da moeda e o desenvolvimento da actividade comercial, há quase 6000 anos, originando a movimentação de pessoas que na época era um fenómeno totalmente desconhecido. Posteriormente com as suas invenções da escrita cuneiforme e da roda, estavam reunidas as primeiras condições para a realização das primeiras viagens, com intenções de realizar permutas comerciais, e outros fins segundo deduz da epopeia de Gilgamesh que divulga as viagens realizadas pelo rei sumério no qual era orientado por uma divindade.

Com a invenção da roda, possibilitou o progresso do fabrico da carruagem que seria puxada por animais (bois e onagros) que logo depois sentiu-se a necessidade de criar estradas para poderem deslocarem-se com maior comodidade. Existem documentos que confirmam que era possível deslocar-se de Nipur a Ur e voltar em apenas um dia.

Logo as estradas começaram a propagar-se e serem construídas com melhor qualidade. Os hititas chegaram mesmo a construir uma estrada pavimentada alcançando os 3 km fazendo ligação entre a sua própria capital e um santuário vizinho, em Creta, também foi palco de construção de uma estrada que ligava Knossos e o litoral que possibilitava a circulação em ambos os sentidos.

O célebre Alexandre, "o Grande", construiu diversas estradas na Índia, e na Pérsia no qual todas as cidades importantes estavam unidas, por estradas com a capital Susa.

Os Romanos aproximadamente a 150 anos a.C. foram os responsáveis de terem criado a maior rede de estradas construída na altura, das quais existem algumas que nos dias de hoje prestam serviço, no qual várias pontes da época ainda permanecem operacionais, e que são cruzadas por automóveis, segundo consta, que esta mesma rede estendia-se por mais de

100.000 km fazendo ligação, com a Escócia, desde o muro de Adriano, passando pela Alemanha e Roma, alargando-se, para o Oriente até Pérsia e logo para o Ocidente até Portugal.

Os Romanos percorriam mais de 100 km diariamente usando mulas e cavalos em delimitados lugares, processo que se manteve até ao século XIX em toda Europa:

Aproximadamente a mais de cinco mil anos foram organizadas viagens pelo rio Nilo, no Egipto, com intenção de visitar os diversos templos que ao longo do mesmo se estendiam, o que seria possivelmente, a primeira viagem feita, com finalidades que hoje em dia são consideradas de carácter turístico, viagem que foi realizada pela rainha Hatshepsut cerca de 1500 a.C., tal como descreveu no templo Dar el Bahari situado no deserto próximo de Luxor (Cunha, 2006, p.36).

Foram os Romanos e os Gregos que viajavam para visitar os templos e as sete maravilhas do mundo da área do Mediterrâneo, em especial as pirâmides e os monumentos do Egipto que nos dias de hoje consistem numa das maiores atracções turísticas do mundo. No pedestal do Colosso de Memnon, em Tebas, estão gravados nomes gregos que provavelmente estiveram a visitar cinco séculos antes de Cristo, também a informação que Éfeso, na Turquia, era visitada na época de Alexandre, "o Grande", por cerca de 700 mil pessoas durante uma estação.

A Ásia Menor e a Grécia atraíam imensas populações devido a época dos jogos olímpicos, Píticos, Ístmicos e Nemeus encarregavam-se de oferecer o entretenimento e atracções com obras teatrais, banhos termais, competições atléticas e festivais.

Nesta época eram sobretudo os soldados, funcionários públicos e as caravanas que viajava, o desenvolvimento que os Romanos realizaram na construção de infra-estruturas como estradas e pontes deu origem para as pessoas visitarem o império e os monumentos, os cuidados de saúde dados nas termas e os grandes centros de peregrinação de carácter religioso, contribuíram para uma procura de **alojamento** e outros serviços o que pode-se considerar que foram as primeiras manifestações da oferta turística.

Próximo dos templos gregos, como o de Epidauro, havia possibilidade para passar a noite, no que conjuntamente, desenvolveu-se o espírito de hospitalidade no qual os estrangeiros eram auxiliados e amparados por Zeus. O acolhimento consistia num acto de honra logo generalizou-se como obrigatoriedade receber com espírito amigável os forasteiros que eventualmente chegassem à cidade. As pessoas que os recebiam tinham o dever de dar-lhes de beber, oferecer-lhes sal e lavar-lhes os pés independentemente de saber da sua procedência, origem ou os motivos principais da viagem. Em termos de políticas de hospitalidade eram escolhidas certas pessoas, os "Proxenos", que foram incumbidos à responsabilidade de orientá-los e eventualmente em caso de acontecer qualquer imprevisto com o estrangeiro estes indivíduos tinham o dever de direccionar e ajudar os estrangeiros a regressar.

Os romanos também eram apologistas desta mesma política hospitaleira a favor dos estrangeiros, que fossem bem recebidos amparados pelos desenvolvidos os *hospes* (estalagens), os *hospitium* (hotel) e os *hospitalia* (estalagem pública) (Cunha, 2006, p. 37).

A proliferação do espírito cristão fez com que a hospitalidade seguisse sendo um dever e um direito sagrado que deveria ser prestado de forma gratuita. No século IV, abriram-se as primeiras casas de refúgio para os forasteiros e asilos, com o nome de *Xenodochia*. Foi uma obrigação expressada no concílio de Niceia que resultou na decisão que toda a cidade deveria de ter *Xenodochiae* os seus *Hospitia*. No qual o mais memorável e emblemático de todos foi o Hospice du Grand-Saint-Bernard, fundado em 962, nos Alpes franceses, na estrada que liga o Valais (Suíça) e o Vale D'Aosta, na Itália. (Cunha, 2006, p. 38).

Foi através do Hospice du Grand-Saint-Bernard, que surgiram os famosos cães São Bernardo preparados para resgatar viajantes que encontravam-se em situação complicada na neve.

Os representantes religiosos estimulavam a sua criação, primeiramente para dar todo apoio aos peregrinos, logo aproveitavam a peregrinação para fomentarem o comércio local e, no século XVI, nos Alpes franceses estimava-se que havia 74 hospícios (Boyer, 2000. cit Cunha 2006, p. 39).

Foi finalmente na Idade Moderna no século XIX, a consequência do amplo movimento em massa dos ingleses que permitiu ao continente Europeu acelerar o seu processo de desenvolvimento dos transportes, hotelaria e da restauração.

Em 1830, na Suíça ergueram-se os primeiros hotéis que começaram a substituir os famosos albergues e das hospedarias. Levantaram-se hotéis em Baden, Interlaken, St. Moriz que aceleradamente alcançam fama de locais de encontro internacional. Grande, parte deste prestígio é graças as viagens dos ingleses que deram um verdadeiro contributo no sucesso da hotelaria e por isso não é por acaso que muitos dos nomes de grandes hotéis no mundo levam nomes ingleses: *Hotel d'Angleterre*, *Hotel Albion*, *Hotel de Londres*, *Hotel Windsor*, *Carlton*, etc.

Nesta mesma época, aparecem alguns dos grandes hoteleiros que ainda hoje permanecessem no mercado como: *Pullman* e *Ritz*, enquanto na Suíça, oficializava-se o primeiro documento de carácter oficial em matéria de turismo (Cunha, 2006,p.42).

“A importância do alojamento turístico, em todas as suas modalidades, deriva da própria definição de turista que, como foi exposto no anterior subcapítulo, é considerado visitante toda aquela pessoa que passa pelo menos uma noite no local visitado. Sendo assim, é fácil

concluir que, embora possam existir fluxos turísticos sem alojamento (caso das localidades visitadas por excursionistas), não é possível estruturar destinos turísticos sem alojamento e que todo meio de alojamento destinado a proporcionar dormidas a turistas é considerado como turístico, com fim lucrativo ou não, pago gratuito.

O alojamento é, então, a base essencial dos destinos turísticos, em geral, apenas representa para o turista um meio de desfrutar das atrações do destino no qual se situa, não constituindo, em regra, um atração. Por vezes os meios de alojamento, pelas características ou pelas suas tradições e representações históricas, constituem um atração em si mesmos exercendo uma função idêntica à dos recursos naturais, mas trata-se de casos excepcionais.

Os meios e as formas de alojamento turístico são muito diversificadas e variam de país para país e de época para época não sendo fácil encontrar um conceito único e válido universalmente: existem meios de alojamentos em certos países que são inexistentes noutros e é frequente encontrar formas de alojamento que assumem nuns países características diferentes das dos outros.

A diversidade de meios de alojamento e a inexistência de sistema de classificação comuns a todos os países do mundo cria dificuldades de vária ordem: não só torna impossível estabelecer comparações estatísticas aumentando as dificuldades de avaliação de tipo económico como também não garante a transparência dos mercados em particular para os consumidores.

Em qualquer dos casos, o alojamento turístico é muito variado correspondendo aos diferentes tipos de clientela podem ser concebidos alojamentos apropriados para a juventude, para o turismo social ou para outros segmentos de mercado; as características das localidades ou dos destinos podem, por vez, definir tipologias de alojamentos diferencia dos consoantes se trate de praias, cidades, montanhas, safaris, ou rurais (Cunha, 2007, p.195-196) ”.

Entretanto nos últimos anos, a *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, juntamente com o *EUROSTAT*, tentam encontrar um conceito de alojamento turístico que possa permitir maior semelhança para que não aconteça discordâncias entre os destinos.

De acordo com a *OMT* e o *EUROSTAT*, definiram o seguinte: “**alojamento turístico**” são instalações que de modo regular ou ocasional, fornecem dormidas ou estadas aos turistas. Existe porém uma contradição na definição que levanta certas dúvidas: sabemos que o alojamento turístico é todo aquele que fornece dormidas a turistas, só que turistas também é o visitante que permanece uma noite num estabelecimento turístico.

As organizações tiveram que clarificar melhor a definição, então resolveram distinguir da seguinte forma:

- Instalações que garantem sob a forma comercial e normalmente a maior parte das dormidas fora da residência habitual dos seus clientes,
- Instalação que oferece ocasionalmente alojamento para passar a noite.

Com respeito ao primeiro tema, abrange a maioria dos meios de alojamento explorados de carácter comercial e que estão sujeito a verificação e permanentemente registados pelas autoridades administrativas pelo que são reconhecidos com mais facilidade. Quanto ao segundo tema, que sucinta mais problemática, desde o ponto de vista da procura é provável medir a sua constância no que diz respeito ao ponto de vista da oferta causa certas dúvidas em virtude de inexistência, em grande parte dos países, de registos que possam abranger a somatório dos meios disponíveis e das circunstâncias da sua utilização (Cunha, 2006, p.196).

De acordo com a designação fundamentada pela *OMT* e o *EUROSTAT*, o alojamento turístico está repartido em dois grandes grupos:

- Primeiro grupo: Estabelecimento de alojamento colectivo;
- Segundo grupo: Estabelecimento turístico;

Segundo a *OMT* e o *EUROSTAT*, considera-se **estabelecimento de alojamento colectivo** as acomodações que proporcionam aos visitantes a prestação de acolhimento, oferecendo-lhes um quarto ou uma outra unidade de alojamento (suite, apartamento) para pernoitar, na qual o número de lugares que oferece deve ser superior a um grupo mínimo de pessoas, que deverá ultrapassar uma simples família. Por outra parte, todos os lugares do estabelecimento devem ser objecto de uma gestão comum de tipo comercial, de igual modo também afecta os estabelecimentos sem fins lucrativos.

Desta maneira as componentes que definem um estabelecimento de alojamento colectivo são:

- Oferta de unidade de alojamento;
- Deve conter um número mínimo de lugares;
- Os períodos de ocupação devem ser diários;
- A gestão deve ser comercial e única;

No que diz respeito ao segundo grupo, é constituído da seguinte forma: **alojamento turístico privado** é compreendido por meios de alojamento que diferencia-se da anterior definição estabelecimento de alojamento colectivo. Na qual cada unidade de alojamento (quarto, apartamento) é completamente autónomo e ocupado por turistas, por regra geral, semanalmente, quinzenalmente ou ainda mensalmente, pelos seus proprietários, que podem utilizar como residência secundária ou de férias.

Os elementos diferenciadores são: Existência de unidades independentes; Ausência de gestão comercial; Ocupação semanal, quinzenal ou mensal. Ainda no período de ocupação pode ser utilizada, pelos proprietários, familiares, amigos ou até mesmo por turistas. (Cunha 2006, p. 197).

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda		
Grandes Grupos	Sub grupos	Grupos primários
1.Estabelecimento de alojamento Colectivo	1.1.Hotéis e Estabelecimentos para-hoteleiros	1.1.1.Hotéis
		1.1.2.Estabelecimentos Para-hoteleiros
	1.2.Estabelecimentos Especializados	1.2.1. Est. de cura
		1.2.2. Acampamentos trabalho férias
		1.2.3. Aloj. no interior dos meios de transporte colectivo
		1.2.4. Centros de conferências
	1.3.Outros Estab. Colectivos	1.3.1. Alojamento de férias
		1.3.2. Campismo
		1.3.3. Outros colectivos
	2.1.Alojamento privado em aluguer	2.1.1. Quartos alugados em alojamentos familiares
2.Alojamento turístico privado		2.1.2. Aloj. alugados a Particulares ou agências profissionais
	2.2.Alojamento privado fora de aluguer	2.2.1. Alojamento ocupado pelos proprietários
		2.2.2. Alojamentos cedidos gratuitamente (familiares E amigos)
		2.2.3. Outros alojamentos Particulares

Tabelas 15 - Alojamento Turístico

Fonte: Elaboração Própria, a partir OMT/EUROSTAT.através de.Cunha 2006, p.189.

Os grandes grupos repartem-se em subgrupos e, logo, os mesmos por sua vez acomodam – se, em grupos primários. Na qual os estabelecimentos colectivos estão divididos em:

- **Hotéis e estabelecimentos para-hoteleiros** estão classificados pelo facto possuírem um número de quartos ou até mesmo apartamentos igual ou superior a uma quantidade exigida pela lei (Exemplo em Portugal) a legislação contempla que o número corresponde a 10. (Cunha, 2006, p.198). No caso de Angola desconhece-se exactamente qual o número permitido pela lei, pelo facto de não estar contemplado na legislação vigente no qual foi publicado no (Diário da República ou Boletim Oficial: em 2010), e actualizado em 2012, por conseguinte a legislação vigente apenas consta no Artigo 21, **linha a)** Orientar, licenciar disciplinar e apoiar os estabelecimentos hoteleiros e similares os meios complementares de alojamento turístico e os conjuntos turísticos; na **linha b)** Proceder a classificação dos estabelecimentos referenciados na alínea antecedente, e aprovar as denominações;

Em Angola existem apenas 4 legislações disponíveis, pertencente ao Ministério da Hotelaria e Turismo, e que estão disponíveis ao público (Requisitos legalmente exigidos para Estabelecimentos Hoteleiros; licença de Alvará; Estatuto Orgânico do Ministério da Hotelaria e Turismo e Estatuto Orgânico do Ministério da Hotelaria e Turismo).

Por outro lado existe um grande número de categorias relacionadas com os estabelecimentos de alojamento turístico. Também é certo que até hoje não foi possível fazer um sistema único de classificação autenticado a nível internacional. Os estabelecimentos diferenciam-se uns dos outros dados pela sua dimensão, outros pela classe e conforto que os mesmos proporcionam, à sua dimensão das suas instalações em termos de alojamento, pela quantidade de espaços livres para os clientes, pela categoria da decoração, e particularidade do imóvel, diversidade de serviços que prestam, ou ainda pelo seu posicionamento geográfico e pelo tipo de estrutura arquitectónica.

Dois estabelecimentos hoteleiros, podem apresentar várias diferenças de forma relevante, entre si, independentemente da categoria ser a mesma: Exemplo, temos um hotel A, acomodado num palácio, que apresenta um estilo Barroco, com mobiliários que podem ser autênticas antiguidades, com uma decoração bem vistosa com quadros de pintores prestigiados, com quartos espaçosos, e bem apetrechados com casas de banho, ar condicionado, piscinas, banho turco, bares, e restaurante, e concedendo de carácter internacional, é completamente distinto do hotel B acomodado num imóvel sem qualquer expressão arquitectónica e que tem como base oferecer dormidas em quartos mais humildes e ausentes de casa de banho particular em

todos os quartos. Realmente os dois qualificados como hotéis mas, cada um deles têm um propósito diferente na hora de prestar os seus serviços e com categorias distintas, o que não seria justo atribuir a mesma distinção: o que na realidade ambos hotéis têm segmentos de mercados diferentes como também os próprios preços a serem praticados pelos dois são totalmente diferentes.

Foi a partir deste contexto que surgiu a necessidade de atribuir classificações distintas aos estabelecimentos hoteleiros, quer dizer em função do que anteriormente foi dito criaram-se normas ou regras que pudessem identificar os vários alojamentos uns dos outros em função das facilidades e da qualidade dos serviços que oferecem aos seus clientes.

Esta pontuação é relevante e reveste-se de uma enorme importância não só desde a parte técnica, que serve para os Governos fixar critérios uniformes e objectivos de verificação de carácter administrativo, fiscal e laboral, por outro lado estão os clientes, que têm a opção de escolher alojamento que melhor corresponda as suas expectativas, sempre quando a apreciação tem aparências impalpáveis como gentileza, o refinamento da decoração, a prontidão do serviço, o ambiente ou a personalização do cliente (Cunha, 2006, p.202).

Por norma geral, os estabelecimentos turísticos são qualificados em função de certos critérios como: a extensão da unidade de alojamento, os espaços semelhantes desocupados para os clientes, os serviços oferecidos, o posicionamento, e a dimensão do estabelecimento, etc.

Como foi referido anteriormente, o regime de padrões de classificação é conforme a qualidade da comodidade e dos serviços e varia de um país para o outro, normalmente, as regras escolhidas relacionam-se com as disposições das áreas de uso comum, a extensão das unidades de alojamento e os equipamentos em geral.

Existem alguns casos de reconhecimento da classe do estabelecimento, que é feita por designação de estrelas e em outros casos são distinguidos por letras ou também são outorgados símbolos. No qual pode-se apresentar-se os seguintes tipos de categoria:

- a) Por estrelas: Em conformidade com os parâmetros seguidos (mera existência de simplicidades e/ou atributo dos serviços prestados) os estabelecimentos são qualificados da classe mais baixa para a classe mais elevada, de 0 a 5 ou até mesmo 7 estrelas;
- b) Por qualificação: Segundo como e quais os estabelecimentos a serem qualificados de luxo, superior luxo, superior, bom e concebível ou ainda “hotel rural”, hotel resort, “pousadas”, etc.
- c) Por sequência este sistema classifica os estabelecimentos em luxo, primeira classe (1ª.), segunda (2ª.) ou terceira classe (3ª.).

- d) No que respeita a classificação por letras: A*, A, B*, B, C, D e E (*Cunha* 2006, p. 203).

A semelhança de Portugal, Angola também classifica os seus estabelecimentos hoteleiros com estrelas.

Evolução da Hotelaria em Angola

De acordo com histórico, publicado oficialmente pelo Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, em 2008, ilustra uma breve passagem do começo da actividade turística no país.

Foi nos fins dos anos 50, início dos anos 60, que actividade turística em Angola, então província Ultramarina, registou um excepcional crescimento, prestando um dos maiores contributos para o desenvolvimento político do Estado Português, no período colonial, através de adequadas medidas direccionadas a uma legislação controlada e ordenada.

Nesta fase a actividade turística, era considerada uma prioridade do Estado Português, nas províncias Ultramarinas. Tratava-se do turismo, com a mesma importância que tinha actividade económica, agricultura e a indústria.

Actividade turística em Angola, na época “Província Ultramarina” era apenas vista de uma continuidade da promoção turística que era feita e elaborada promovida na então metrópole Portugal (Lisboa), que apenas desempenhava o papel de receptor do turismo de massas proveniente da Europa, particularmente nos países do Mediterrâneo.

Foi a consequência deste movimento massificado que originou crescimento económico no qual o sector do turismo era o claro promotor, também contribui para criar as primeiras instituições públicas em Portugal, e posteriormente, nas províncias Ultramarinas, sobretudo em Angola, deixando claro o interesse do Estado em regular e orientar o sector da actividade económica em todo o território Português, incluindo, as Colónias.

Todos os Organismos competentes ao turismo, encontravam-se centralizados em Portugal Continental, precisamente em Lisboa.

No caso de Angola, e das restantes províncias do Ultramar, o Decreto-lei nº. 42194, De 27 de Março, foi criado nas regiões das ex. colónias, a primeira instituição oficial de Informação Turística. Em 1975, deu-se a proclamação da independência de Angola e a constituição da Republica Popular, foi constituído o primeiro Governo do Estado Angolano, e fundou-se a primeira Secretaria de Estado do Comércio e Turismo.

Mais tarde o Governo promulgou no decreto nº. 42/77 de 12 Maio, a criação do MINCI- Ministério do Comércio Interno no qual aprovou-se o Estatuto Orgânico, onde estava inserido a Direcção Nacional do Turismo e Hotelaria.

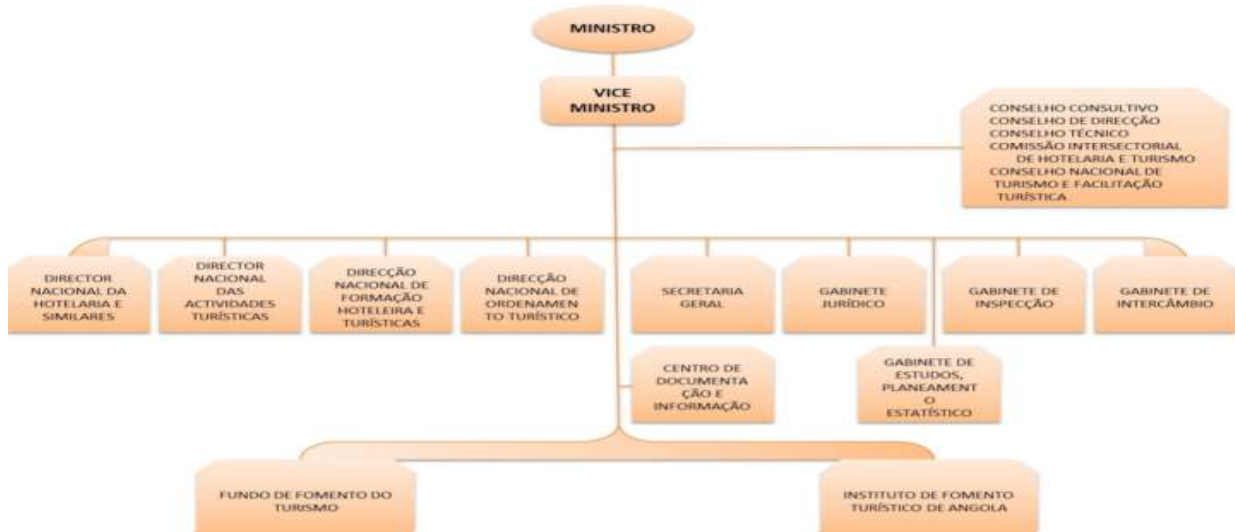
Em 1978, o organismo regente do turismo começou o procedimento de criação de empresas hoteleiras de âmbito provincial, existindo em 1983, um total de 19 empresas ligadas à actividade hoteleira, empresas como, Enrote. Em Luanda, Anghotel UEE, de contorno local, no qual foi atribuída a tutela dos hotéis Trópico, Panorama, hotel Turismo, Costa do sol, Alameda, Continental e Globo, todas estas empresas encontravam-se sediadas em Luanda.

Entretanto Angola, aderiu como membro em 1989, na 8ª Assembleia Geral realizada em Paris, pela Organização Mundial do Turismo (OMT), proporcionando um clima proveitoso, para assinatura dos acordos de paz.

Alguns dos maiores benefícios da adesão de Angola, na Organização Mundial do Turismo, foi a implementação do Projecto "Reforço Institucional do Estado Angolano na esfera do Turismo", custeado pelo Programa das Nações Unidas de Desenvolvimento (PNUD), foi cumprido pela OMT, tendo como objectivos reestruturar a Direcção Nacional do Turismo; o que originou a criação de um sistema de recolha, e procedimentos de dados, análises e publicações de estatísticas sobre as actividades turísticas; também criou-se os serviços estatísticos informatizados na DINATUR, Direcção Nacional para as Áreas de Conservação para fins Turísticos, pelo conseguinte foi elaborado uma proposta de legislação turística e Capacitação de recursos humanos.

Actualmente o Ministério de Hotelaria e Turismo, instituição Governamental responsável de conduzir, fiscalizar, avaliar e executar as políticas do Executivo no domínio da Hotelaria e do Turismo, (Artigo 1º), da Legislação, publicado no Diário da Republica ou Boletim Oficial em 03/10/2007, actualizado em 29/10/2007.

Conforme os poderes concebidos pelo Presidente da Republica, em termos do artigo 137º da Constituição da República de Angola, e do artigo 15, e seguintes do Decreto-lei nº 6/97 de 15 Agosto *Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola (Diário da República ou Boletim Oficial, 30/Março/2012)*.



Organograma do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola

O Estatuto Orgânico do Ministério da Hotelaria e Turismo, é composto, conforme corresponde o Decreto - Lei 13/94 de 1 de Julho, constitui a Orgânica dos Serviços Centrais e Locais da Administração do Estado (*Ministério de Hotelaria e Turismo*, 2008).

Actualmente o Diploma de Estatuto Orgânico do Ministério de Hotelaria e Turismo, vigora desde 18/07/1997, no qual foi Expedido por Decreto Legislativo Presidencial, publicado pelo Diário da República ou Boletim Oficial, em 03/10/2007, e actualizado em 29/10/2007, reconhece oficialmente o Ministério de Hotelaria e Turismo, como a entidade Governamental, responsável de coordenar e assegurar a execução de toda política oficial do Governo, no domínio do sector hoteleiro e do turismo, na qual também é o legislador da mesma.

Artigo 1º, da Legislação em vigor, compete ao Ministério de Hotelaria e Turismo Organismo Governamental, coordenar e assegurar o desempenho de toda política do Governo no domínio da hotelaria e turismo.

Artigo 2º, linha a) compete ao Ministério de Hotelaria e Turismo, inventariar, orientar fomentar e promover, o aproveitamento e conservação dos recursos turísticos do país;

Linha b) Licenciatar, orientar, disciplinar, fiscalizar e apoiar a indústria hoteleira e similares, os meios complementares de alojamento turísticos, os conjuntos turísticos, as Agências de Viagens, os operadores turísticos bem como todas as actividades directamente relacionadas ao turismo (*Expedido pelo, Decreto, Legislativo Presidencial*, nº 04, 18/07/1997).

Em Angola, os estabelecimentos hoteleiros, desconhece-se exactamente qual o número permitido pela lei, pelo facto de não estar contemplado na legislação vigente no qual foi publicado no (*Diário da Republica ou Boletim Oficial*: em 2010), e actualizado em 2012, por conseguinte a legislação vigente apenas consta no Artigo 21, **linha a)** Orientar, licenciar disciplinar e apoiar os estabelecimentos hoteleiros e similares os meios complementares de alojamento turístico e os conjuntos turísticos; na **linha b)** Proceder a classificação dos estabelecimentos referenciados na alínea antecedente, e aprovar as denominações;

Em Angola existem apenas 4 legislações disponíveis, pertencente ao Ministério da Hotelaria e Turismo, e que estão disponíveis ao público (Requisitos legalmente exigidos para Estabelecimentos Hoteleiros; licença de Alvará; Estatuto Orgânico do Ministério da Hotelaria e Turismo e Estatuto Orgânico do Ministério da Hotelaria e Turismo).

Segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.46, o país, teve um acréscimo em termos de estabelecimentos por unidades, no sector da restauração e similares com (32,7%), e (29,6%), relativo as unidades hoteleiras.

Em conformidade com os dados publicados, em Angola, contabilizavam-se, em 2009, 3.152 estabelecimentos hoteleiros e similares, onde mais de metade se encontra localizados nas províncias de Luanda (36%), Huila (19%), e Benguela (10%). A aposta em investimento no sector hoteleiro é o fortalecimento que permite o país de competir com o resto dos países vizinhos da região Africana.

Apesar do potencial e do crescimento económico do país nos últimos anos, pode-se observar que a actividade turística em Angola, padece de problemas de infra-estruturas concretamente no que diz respeito a vias de transportes e as infra-estruturas hoteleiras, de forma genérica são diminutas e onerosas. Entretanto, tem-se verificado um aumento de construções de novos hotéis e a reabilitação de vias de comunicação e de entradas, o que prediz ser um futuro promissor (*IACEP Portugal Global*, 2013, p.12).

De acordo com *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.57, a rede de estabelecimentos hoteleiros do país, voltou a dar sinais de crescimento em algumas províncias e verificou-se um retrocesso acentuado em outras províncias, por motivos de requalificação, outras unidades apenas foram encerradas para realização de obras de melhoria. As províncias de Luanda, Benguela, e Huíla, continuam a representar o grosso do investimento hoteleiro com (68%), do total da rede hoteleira neste período.

Estima-se que estiveram em pleno funcionamento 4.911 unidades hoteleiras, restaurantes e similares como agências de viagens, em todo o território nacional, obtendo um crescimento de mais 425 novas unidades fase ao ano de 2010.

Também verificou-se que em termos de unidades, houve uns acréscimos caracterizados no sector da restauração e similares (+362), hoppedarias (+93) e hotéis (+12).

Segundo a *World Tourism Organization*, publicou na *Edição* de 2013, o *Compendium of Statistics*, 2007-2011, p.9, o número de estabelecimentos hoteleiros que possuía Angola desde 2007 a 2011.

Verificou-se um crescimento anual, em 2007, o país contava com 340, unidades hoteleiras, e similares, no seguinte ano 2008, passou a ter 386 em 2009, contava com 1.899, estabelecimentos, chegando ao ano de 2010, com um acréscimo de 2.856 unidades, retrocedendo em 2011, para 1.436.

De acordo com os indicadores básicos do Turismo, Publicado pela *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, em *Edição 2013*, no Compêndio de Estatísticas do Turismo, foi divulgado dados sobre actividade turística em Angola, entre 2007 até 2011, apurando-se a seguinte informação indicada abaixo na tabela (*OMT, Compêndio de Estatística do Turismo* Edição, 2013, p. 9).

Em **termos de visitantes** que passaram uma ou mais noites em Angola, entre 2007 até 2011, podemos observar, que existe uma evolução progressiva, o número de visitantes que entram no país, atingindo em 2011, os 481 mil turistas, os motivos que levaram as pessoas a viajar para Angola, nos anos referenciados, em 2007, viajaram 166 mil pessoas, e nos anos seguintes ouve um crescimento até 2010, em 2011, ouve um ligeiro retrocesso fase aos anos dois anos anteriores 2009 e 2010.

Referente aos visitantes que viajaram para Angola por **motivos de férias**, entre os anos em questão, podemos extrair os seguintes dados. Os anos que mais turistas recebeu por motivos de férias, foi entre 2007 e 2011, foram os anos de 2009, com 154 mil turistas, e 2010 que obteve 126 mil visitantes, tendo havido uma diminuição em 2011, fase aos dois anos anteriormente referido. Podemos também extrair a seguinte informação, nos cinco anos em questão desde 2007 a 2011, Angola, recebeu turistas por motivos de férias, a cifra de 474 mil turistas, na qual desde o nosso ponto de vista é um número relativamente baixo, para um país com a dimensão de Angola, isso quer dizer que o país não é considerado atractivo para a pratica do turismo de férias e de lazer, voltamos a reiterar o que foi dito no subcapítulo referenciado, sobre o conceito de turista, grande parte das pessoas que viajam para Angola, não entram no país por motivos de lazer ou de férias, mais sim por motivos de trabalho, negócio, no qual deixam de fazer parte das estatísticas do turismo.

Por outro lado, apresenta-se aquelas pessoas que viajam por **motivos de negócios ou profissionais**, como empresários e profissionais, em Angola, entre os anos compreendido de 2007 a

2011, no seu total entraram 775 mil, chegando às fronteiras do país, na qual podemos por começar a extrair informação que o país é mais atractivo em termos de realizar actividades económicas ou profissionais, que viajar por motivos de lazer ou férias, de acordo com os dados da (*Organização Mundial do Turismo OMT, provenientes do Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013*, p. 9).

Quanto aos dados que contemplam o meio de transporte, que os turistas mais utilizam para chegar as fronteiras do país, pode-se observar na tabela, que grande parte dos turistas opta pela **via de transporte aéreo**, em 2007/2011, verificou-se um aumento considerável, da movimentação do transporte aéreo chegando alcançar um total de 1.000,738 viajantes. Com relação a entrada de turistas por via marítima e por via terrestre. Não existindo expressão, devido ao facto do país não apresentar condições sólidas em termos de infra-estruturas para receber cruzeiros ou até mesmo comboios provenientes de outras regiões de África.

De acordo com dados sobre o **alojamento**, desde o ano 2007 a 2011, gerou-se um total em dormidas em todos estabelecimentos hoteleiros e similares, de 1.000.759, de dormidas (*Organização Mundial do Turismo OMT, provenientes do Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013*, p. 9).

De acordo com *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012*, p.57, a rede de estabelecimentos hoteleiros do país, voltou a dar sinais de crescimento em algumas províncias e verificou-se um retrocesso acentuado em outras províncias, por motivos de requalificação, outras unidades apenas foram encerradas para realização de obras de melhoria. As províncias de Luanda, Benguela, e Huíla, continuam a representar o grosso do investimento hoteleiro com (68%), do total da rede hoteleira neste período.

Estima-se que estiveram em pleno funcionamento 4.911 unidades hoteleiras, restaurantes e similares como agências de viagens, em todo o território nacional, obtendo um crescimento de mais 425 novas unidades fase ao ano de 2010.

Também verificou-se que em termos de unidades, houve uns acréscimos caracterizados no sector da restauração e similares (+362), hospedarias (+93) e hotéis (+12).

Segundo a *World Tourism Organization*, publicou na Edição de 2013, o Compendium of Statistics, 2007-2011, p.9, o número de estabelecimentos hoteleiros que possuía Angola desde 2007 a 2011.

Verificou-se um crescimento anual, em 2007, o país contava com 340, unidades hoteleiras, e similares, no seguinte ano 2008, passou a ter 386 em 2009, contava com 1.899, estabeleci-

mentos, chegando ao ano de 2010, com um acréscimo de 2.856 unidades, retrocedendo em 2011, para 1.436.

De acordo com os indicadores básicos do Turismo, publicado pela *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, em Edição 2013, no Compêndio de Estatísticas do Turismo, foram divulgados dados sobre actividade turística em Angola, entre 2007 até 2011, apurando-se a seguinte informação indicada abaixo na tabela (*OMT, Compêndio de Estatística do Turismo Edição, 2013*, p. 9).

Em **termos de visitantes** que passaram uma ou mais noites em Angola, entre 2007 até 2011, podemos observar, que existe uma evolução progressiva, o número de visitantes que entram no país, atingindo em 2011, os 481 mil turistas, os motivos que levaram as pessoas a viajar para Angola, nos anos referenciados, em 2007, viajaram 166 mil pessoas, e nos anos seguintes houve um crescimento até 2010, em 2011, houve um ligeiro retrocesso face aos anos dois anos anteriores 2009 e 2010.

Referente aos visitantes que viajaram para Angola por **motivos de férias**, entre os anos em questão, podemos extrair os seguintes dados. Os anos que mais turistas recebeu por motivos de férias, foi entre 2007 e 2011, foram os anos de 2009, com 154 mil turistas, e 2010 que obteve 126 mil visitantes, tendo havido uma diminuição em 2011, face aos dois anos anteriormente referido. Podemos também extrair a seguinte informação, nos cinco anos em questão desde 2007 a 2011, Angola, recebeu turistas por motivos de férias, a cifra de 474 mil turistas, na qual desde o nosso ponto de vista é um número relativamente baixo, para um país com a dimensão de Angola, isso quer dizer que o país não é considerado atractivo para a prática do turismo de férias e de lazer, voltamos a reiterar o que foi dito no subcapítulo referenciado, sobre o conceito de turista, grande parte das pessoas que viajam para Angola, não entram no país por motivos de lazer ou de férias, mais sim por motivos de trabalho, negócio, no qual deixam de fazer parte das estatísticas do turismo.

Por outro lado, apresenta-se aquelas pessoas que viajam por **motivos de negócios ou profissionais**, como empresários e profissionais, em Angola, entre os anos compreendidos de 2007 a 2011, no seu total entraram 775 mil, chegando às fronteiras do país, na qual podemos por começar a extrair informação que o país é mais atractivo em termos de realização de actividades económicas ou profissionais, que viajar por motivos de lazer ou férias, de acordo com os dados da (*Organização Mundial do Turismo OMT, provenientes do Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013*, p. 9).

Quanto aos dados que contemplam o meio de transporte, que os turistas mais utilizam para chegar às fronteiras do país, pode-se observar na tabela, que grande parte dos turistas opta pela **via de transporte aéreo**, em 2007/2011, verificou-se um aumento considerável, da movimentação do transporte aéreo chegando alcançar um total de 1.000.738 viajantes. Com relação a entrada de turistas por via marítima e por via terrestre. Não existindo expressão, devido ao facto do país não apresentar condições sólidas em termos de infra-estruturas para receber cruzeiros ou até mesmo comboios provenientes de outras regiões de África.

De acordo com dados sobre **o alojamento**, desde o ano 2007 a 2011, gerou-se um total em dormidas em todos estabelecimentos hoteleiros e similares, de 1.000.759, de dormidas (*Organização Mundial do Turismo OMT, provenientes do Compêndio de Estatística do Turismo Edição, 2013, p. 9*).

Copyright © 2013, World Tourism Organization (UNWTO) Compendium of Tourism Statistics, Data 2007 – 2011, 2013 Edition

ANGOLA

Basic data and indicators		Notes	Units	2007	2008	2009	2010	2011
1. INBOUND TOURISM								
Data								
Arrivals								
1.1	Total		('000)	...	...	...	...	...
1.2	• Overnight visitors (tourists)		('000)	195	294	366	425	481
1.3	• Same-day visitors (excursionists)		('000)	...	...	...	...	...
1.4	* of which, cruise passengers		('000)	...	...	...	...	...
Arrivals by region								
1.5	Total		('000)	194	294	364	426	481
1.6	• Africa		('000)	33	37	46	73	148
1.7	• Americas		('000)	38	59	76	83	58
1.8	• East Asia and the Pacific		('000)	28	59	66	81	88
1.9	• Europe		('000)	89	130	161	170	170
1.10	• Middle East		('000)	2	3	4	9	3
1.11	• South Asia		('000)	4	6	11	10	14
1.12	• Other not classified		('000)	...	...	...	...	...
1.13	* of which, nationals residing abroad		('000)	...	...	...	...	...
Arrivals by main purpose								
1.14	Total		('000)	194	294	365	425	481
1.15	• Personal		('000)	166	235	289	313	246
1.16	* holidays, leisure and recreation		('000)	54	87	154	126	53
1.17	* other personal purposes		('000)	112	148	135	187	193
1.18	• Business and professional		('000)	28	59	76	112	235
Arrivals by mode of transport								
1.19	Total		('000)	194	294	366	425	481
1.20	• Air		('000)	172	294	366	425	481
1.21	• Water		('000)	18	...	...	...	...
1.22	• Land		('000)	4	...	...	...	...
1.23	* railway		('000)	...	...	...	...	...
1.24	* road		('000)	4	...	...	...	...
1.25	* others		('000)	...	...	...	...	...
Accommodation								
Total								
1.29	• Guests		('000)	122	185	454	465	533
1.30	• Overnights		('000)	340	386	1,899	2,856	1,436
Hotels and similar establishments								
1.31	• Guests	(1)	('000)	91	126	288	319	401
1.32	• Overnights	(1)	('000)	292	260	1,054	2,544	1,156
Expenditure								
1.33	Total		US\$ Mn	236	293	554	726	653
1.34	• Travel		US\$ Mn	225	285	534	719	646
1.35	• Passenger transport		US\$ Mn	11	8	20	7	7
Expenditure by main purpose of the trip								
1.36	Total		US\$ Mn	225	285	534	719	646
1.37	• Personal		US\$ Mn	64	78	212	218	102
1.38	• Business and professional		US\$ Mn	161	207	322	501	544

Tabela 15 - Indicadores Básicos do Turismo em Angola, 2007/2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio Estatístico do Turismo Edição, 2013, p.9

2. DOMESTIC TOURISM					
Data					
Accommodation					
Total					
2.19	♦ Guests	('000)	94	124	332
2.20	♦ Overnights	('000)	118	139	1,088
Hotels and similar establishments					
2.21	♦ Guests	(1) ('000)	59	28	96
2.22	♦ Overnights	(1) ('000)	73	41	451
3. OUTBOUND TOURISM					
Data					
Expenditure					
3.4	Total	US\$ Mn	473	447	270
3.5	♦ Travel	US\$ Mn	212	254	133
3.6	♦ Passenger transport	US\$ Mn	261	193	137
Expenditure by main purpose of the trip					
3.7	Total	US\$ Mn	212	254	132
3.8	♦ Personal	US\$ Mn	110	134	56
3.9	♦ Business and professional	US\$ Mn	102	120	76

Tabela 16 - Dados Sobre o Turismo Doméstico, 2007 / 2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013

Segundo a *OMT*, no relatório publicado na Edição 2013, sobre o Compêndio de Estatísticas do Turismo, p.9, no qual difundiu os dados referente ao Turismo Doméstico de Angola, entre 2007 a 2011, o número de dormidas geradas internamente pelos turistas nacionais, totalizou 1.000.320 de dormidas, em todos os estabelecimentos hoteleiros e similares.

Em termos de viagens, relacionado ao turismo emissor, entre 2007 a 2011, gerou um total de 927 milhões de dólares, com destaque para os anos de 2007 e 2008, foram os anos de maior consumo a nível de receitas no exterior, por parte dos turistas Angolanos (*Organização Mundial do Turismo OMT, provenientes do Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013*, p. 9).

Quanto ao número de dormidas efectuadas nos estabelecimentos hoteleiros e similares, no ano de 2009, segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.40, obtendo um total de dormidas nas unidades hoteleiras e similares, em todo o território nacional de 2.986.012 dormidas ou seja mais de 85% em relação o ano anterior 2008.

De igual modo os turistas que predominaram foram os não residentes, com 63% do total das dormidas.



Figura 18 - Dormidas nas Unidades Hoteleiras 2008/2009

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009

O número de permanência média dos hóspedes nas unidades hoteleiras e meios complementares de alojamentos, é de 4 noites. Destacando-se os estrangeiros não residentes com 4,18 noites, entretanto as Angolanos residentes permaneceram 3,27 noites (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.40).

No que respeita a taxa média de ocupação dos quartos nos hotéis e outros alojamentos similares em 2009, foi de 84%, o que representa um acréscimo de 6%, fase ao ano anterior.

Estabelecimentos	Q.DISP.	C.OCUP.	Q.OCUP	C.OCUP.	%(QO/QD)	%(CO/CD)
Hoteis	140.706	201.221	118.293	162.098	84	81
Pensões e outros Estabelecimentos	161.436	208.851	133.480	145.206	83	70

Tabelas 17 - Taxa de ocupação de Quartos e Camas, 2009

Fonte: Elaboração própria, através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009

Quanto ao número global de hóspedes estrangeiros não residentes, comparando com o total de chegadas de turistas às fronteiras de todo o território nacional, em 2009, concluímos que 80%, os turistas, hospedaram -se nas unidades hoteleiras, segundo (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.40).

Em termos de oferta de alojamento turístico, nas unidades hoteleiras e estabelecimentos similares, verificou-se que em 2009, alcançou 302.142 quartos disponíveis no qual 47%, pertence ao sector hoteleiro e 53%, pensões e outros modos de alojamento. O total de camas disponíveis é de 401.072 camas (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.40).

Em termos de distribuição da rede hoteleira e similar em funcionamento por Província, segundo a informação disponibilizada pelo *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.60, pode-se concluir que a província de Luanda é a região do país onde tem maior número de infra-estruturas hoteleiras e similares, com um total de 1.130 unidades.

Distribuição da rede hoteleira e similar em funcionamento por Província

Províncias	Hotéis	Pensões	Ald. Turístico	Aparthotéis	Conj. Turist.	Alberg.	Hosped.	Estal.	Rest. Simil.	AVT	Total
Bengo	1	12	0	0	7	0	0	0	40	0	60
Benguela	7	42	0	1	1	0	44	0	207	0	302
Bie	1	33	0	0	0	0	0	0	34	0	68
Cabinda	3	13	0	0	2	0	0	2	28	0	48
Cunene	1	28	0	0	0	0	8	0	0	2	39
Huambo	3	22	0	1	0	0	5	0	43	5	79
Huíla	5	15	12	0	0	0	53	0	487	12	584
Kwanza Norte	1	15	0	0	0	0	0	0	38	0	54
Kwanza Sul	1	31	3	1	1	0	0	0	102	0	139
K. Kubango	0	10	0	0	0	0	3	0	45	0	58
Luanda	48	90	14	1	6	5	119	2	815	30	1.130
Lunda Norte	0	12	0	0	0	0	0	0	59	0	71
Lunda Sul	0	10	0	0	2	0	2		24	0	38
Malanje	6	8	0	0	0	0	0	0	57	0	71
Moxico	2	14	0	0	0	0	1	0	16	2	35
Namibe	1	14	2	1	1	0	18	0	129	4	168
Uíge	2	5	0	0	0	0	0	0	121	0	128
Zaire	5	13	1	1	0	0	9	0	26	0	55
Total	87	387	32	6	20	5	260	4	2.271	55	3.127

Fonte: Direcção Nacional de Infra-estruturas Hoteleiras e Direcções Provinciais da hotelaria e turismo

Tabelas 18 - Distribuição da rede hoteleira e Similar em funcionamento por Províncias em 2009

Em termos de categorias dos estabelecimentos hoteleiros, distribuído por todo o país, em 2009, existia 1 hotel de 5 estrelas, 9 hotéis de 4 estrelas, 26 hotéis de 3 estrelas, 30 hotéis de 2 estrelas e 21 hotéis de 1 estrela. Sendo que a província de Luanda, totalizava 48 estabelecimentos hoteleiros, dos quais 1 hotel de 5 estrelas, 6 hotéis de 4 estrelas, 15 hotéis de 3 estrelas, 14 hotéis de 2 estrelas e 12 hotéis de 1 estrela (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.60).

Classificação da rede hoteleira por Província

PROVÍNCIAS	CATEGORIAS					TOTAL
	5 Estrelas	4 Estrelas	3 Estrelas	2 Estrelas	1 Estrela	
Bengo	0	0	0	1	0	1
Benguela	0	1	3	3	0	7
Bie	0	0	0	1	0	1
Cabinda	0	0	1	2	0	3
Cunene	0	0	0	1	0	1
Huambo	0	0	2	1	0	3
Huíla	0	1	2	2	0	5
Kwanza Norte	0	0	1	0	0	1
Kwanza Sul	0	0	0	1	0	1
Kuando Kubango	0	0	0	0	0	0
Luanda	1	6	15	14	12	48
Lunda Norte	0	0	0	0	0	0
Lunda Sul	0	0	0	0	0	0
Malanje	0	0	1	2	3	6
Moxico	0	0	0	1	1	2
Namibe	0	0	0	1	0	1
Uíge	0	1	0	0	1	2
Zaire	0	0	1	0	4	5
Total	1	9	26	30	21	87

Fonte: Direcção Nacional de Infra-estruturas Hoteleiras e Direcções Provinciais da hotelaria e turismo

Tabela 20 – Classificação da rede hoteleira por Província em 2009

Quanto aos principais motivos de viagem, que levaram os turistas a visitar o país, em 2008 a 2009, destacamos os serviços totalizando nos dois anos, 267.816 turistas, seguido das férias que alcançou 241.524 entradas, por motivos de negócios nos dois anos em curso, somou-se 134.937 turistas, trânsito corresponde a 242.078 e por último motivos de saúde totalizou apenas em 2008, 3.458 viagens (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.29).

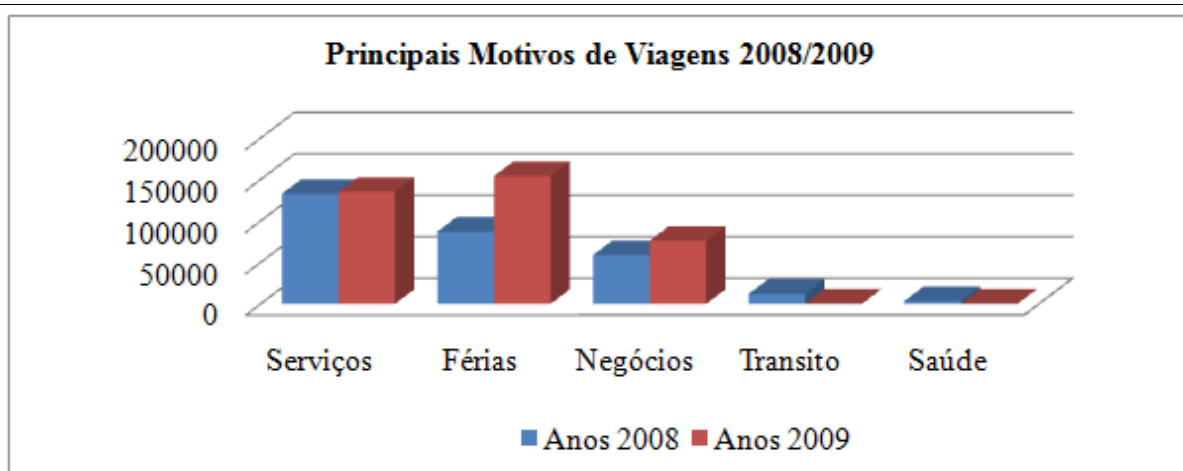


Figura 19 - Principais Motivos de Viagens 2008/2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009

De acordo com o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, publicado em 2009, confirma que os principais motivos dos turistas internacionais terem viajado para Angola, em 2008 e 2009, por serviço no qual pode-se observar na figura acima, que em 2008, as viagens para o país, foram por motivos laborais, e no ano seguinte 2009, o maior motivo de viagem para Angola, foi os negócios. (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, 2009, P.29).

Entretanto o fluxo de turistas provenientes das diversas regiões a nível global, destaca-se o continente Europeu alcançando (97, 8%), em 2009, sobre o total da Europa. Portugal ocupa a lista na primeira posição dos principais emissores com (53,6%), seguido da França, com (13,5%) e do Reino Unido com (9,8%). O continente Americano, tem como principal emissor a República Federativa do Brasil (61,4%), seguido dos Estados Unidos da América (19,8%).

O continente Asiático, tem como principal emissor a República Popular da China com (68,3%), do total das proveniências da Ásia, seguido das Filipinas e Índia com (8,0%) e (12,5%). Por último, África posicionando-se na primeira posição a República Sul Africana com (53,6%) das proveniências do continente, seguido por São Tomé e Príncipe e Argélia com (5,6%) e (5,3%) respectivamente (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, 2009, p.21).

Países	Total de Chegadas	%S/Total Geral
Portugal	86.330	23,6
França	21.760	5,9
Reino Unido	15.865	4,3
Espanha	5.007	1,3
Itália	4.259	1,1
Alemanha	3.361	0,9
Israel	3.082	0,8
Holanda	2.910	0,7
Rússia	2.694	0,7
Noruega	2.269	0,6
Ucrânia	1.994	0,5
Bélgica	1.650	0,4
Polónia	1.395	0,3
Dinamarca	1.332	0,3
Croácia	1.119	0,3
Roménia	814	0,2
Moldóvia	681	0,1
Irlanda	544	0,1
Suécia	513	0,1
TOTAL	157.579	42,2

Tabela 19 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009, p.22.

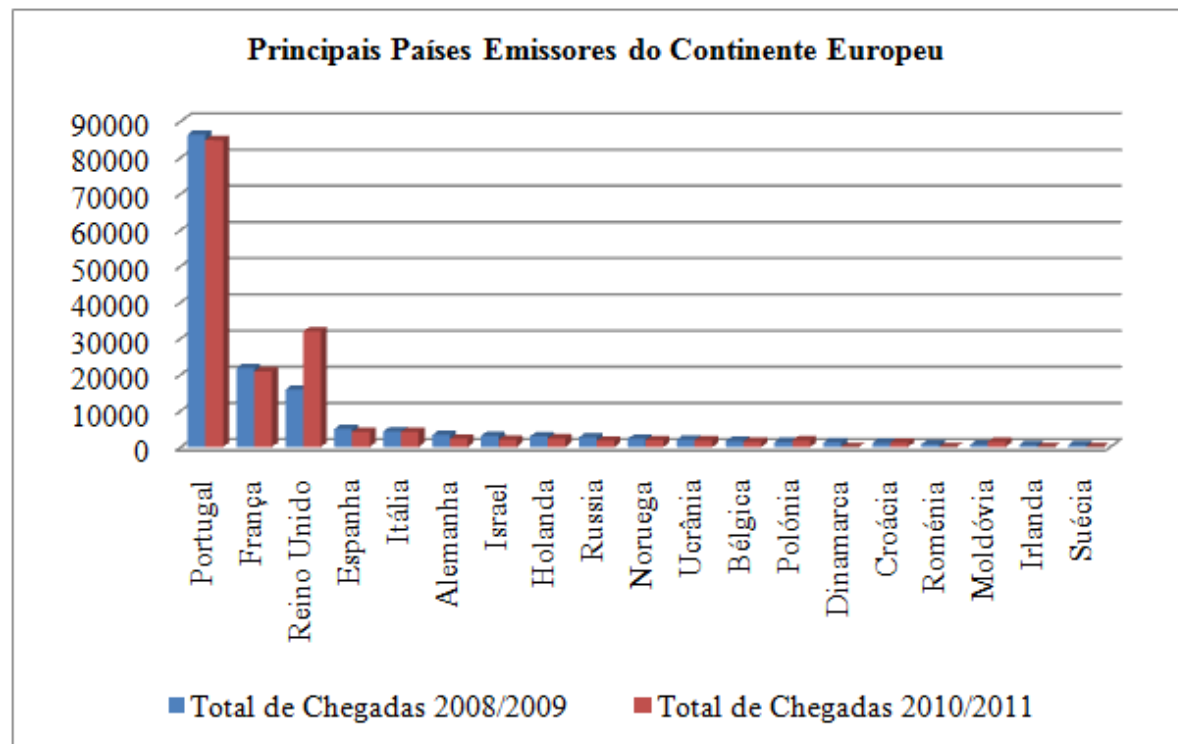


Figura 20 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2008/2011

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009/2012

Entre tanto, quanto aos principais emissores proveniente do continente Europeu, entre 2008 a 2011 o maior destaque vai para Portugal seguido do Reino Unido, França, Espanha, Itália e Alemanha (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009 e 2012, p.22).

Segundo informação recolhida no *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro Angolano*, Edição 2009, p.22, sobre os principais países emissores do Continente Americano, em território Angolano, destaca-se o Brasil, com 46.866 chegadas e um total (12,8%), seguido dos Estados Unidos de América, totalizando 15.140 turistas, em termos percentual global alcançou os (4,1%).

Países	Total de Chegadas	% s Tot. Geral
Brasil	46.866	12,8
Estados Unidos da América	15.140	4,1
Canadá	2.583	0,7
Cuba	5.045	1,3

Venezuela	886	0,2
Argentina	1.492	0,4
Colômbia	665	0,1
Perú	595	0,1
Trinidade e Tobaco	556	0,1
Guiana	531	0,1
TOTAL	74.359	20,3

Figura 21 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009, p.2

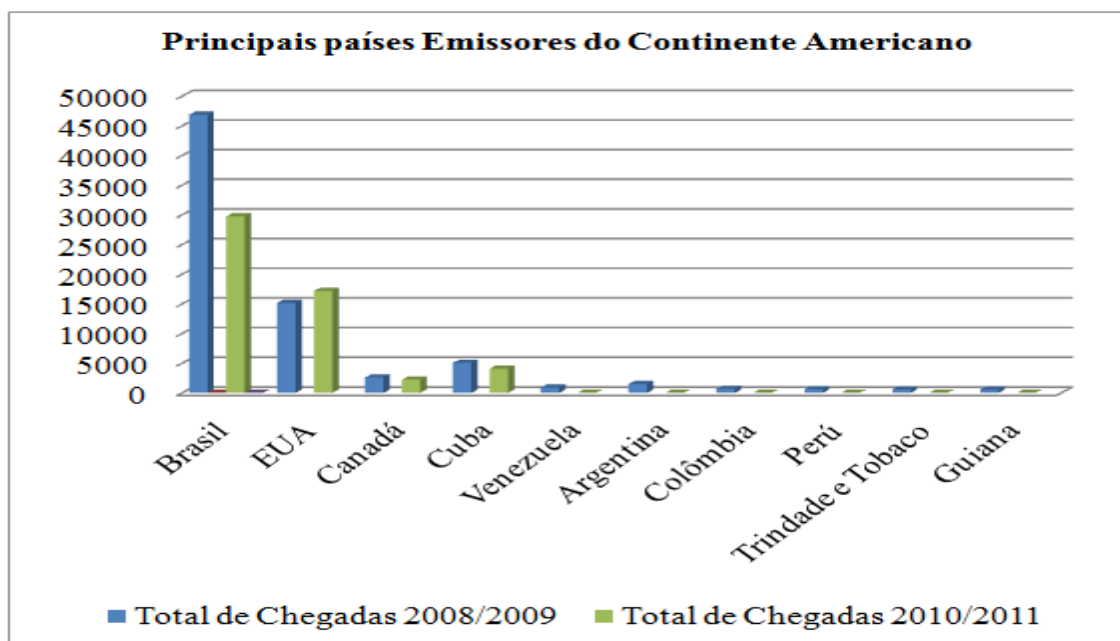


Figura 22 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2008/2011

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009/ 2012

Entre 2008 e 2011, os principais países emissores do continente Americano, destacou-se o Brasil em ambos os períodos, seguido dos Estados Unidos e Cuba, posteriormente o Canadá, Venezuela e Argentina (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, Ed. 2012, p.19-23).

Entretanto no Continente Asiático, o país que ocupa a primeira posição no ranking, dos principais emissores em Angola, proveniente daquela região no ano 2009, destaca-se a China com 51.900 chegadas, posicionando-se em termos percentuais nos 14,2%, seguido das Filipinas

com 6.096 turistas, e com 1,7% (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.24).

Países	Total de Chegadas	% s/Tot. Geral
China	51.900	14,2
Filipinas	6.096	1,7
India	9.517	2,6
Corea do Sul	821	0,2
Vietnam	2.062	0,6
Indonésia	1.536	0,4
Japão	759	0,2
Malásia	844	0,2
Paquistão	814	0,2
TOTAL	74.349	20,3

Tabela 20 - Principais Países Emissores do Continente Asiático, 2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009, p.24

Finalmente em relação as chegadas provenientes do Continente Africano, em 2009, e ocupando a primeira posição encontra-se a África do Sul, totalizando 25.803 turistas o que gera um total de 7,0%, na segunda posição vai para São Tomé e Príncipe, com 2.696, o que revela um total percentual de 0,7 (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2009, p.25).

Países	Total de Chegadas	%s/Tot.Geral
África do Sul	25.803	7,0
São Tomé e Príncipe	2.696	0,7
Argélia	2.589	0,7
Nigéria	2.038	0,5
Egipto	1.634	0,4
Moçambique	1.550	0,4

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda

Namíbia	1.225	0,3
Cabo Verde	1.085	0,2
República D. Congo	890	0,2
Congo Brazzaville	728	0,2
Camarões	633	0,1
Zâmbia	601	0,1
Zimbabwe	598	0,1
Côte D´ Ivoire	571	0,1
Mali	523	0,1
TOTAL	43.173	11.1

Tabela 21 - Principais Países Emissores do Continente Africano, 2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009, p.25

Os serviços de estabelecimentos hoteleiros e outras unidades de alojamento em 2010 e 2011, receberam entre chegadas e dormidas, um total de 2. 687.245, pessoas, destacando-se na parte individual as outras unidades de alojamento como pensões e outros, que em 2010 e 2011, somaram um total de 845.000, chegadas e dormidas, contra o serviço hoteleiro que obteve, nos dois anos em questão 1.842.245, entre chegadas e dormidas (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.38).

Tipo de Estabelecimento	Chegadas			Total	Dormidas			Total
	Angolanos	Angolanos não Residentes	Estrang.		Angolanos Residentes	Angolanos não Residentes	Estrangeiros	
Hotéis	250.520	73.153	328.232	651.905	687.720	111.462	1043.063	1842.245
Outras Unidades de alojamento	122.304	28.140	103.344	253.788	563.328	167.263	114.409	845.000
Total Geral	372.824	101.293	431.576	905.693	1.251.048	278.725	1.157.472	2.687.245

Tabela 22 - Chegadas e Dormidas nas Unidades de Alojamento, 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

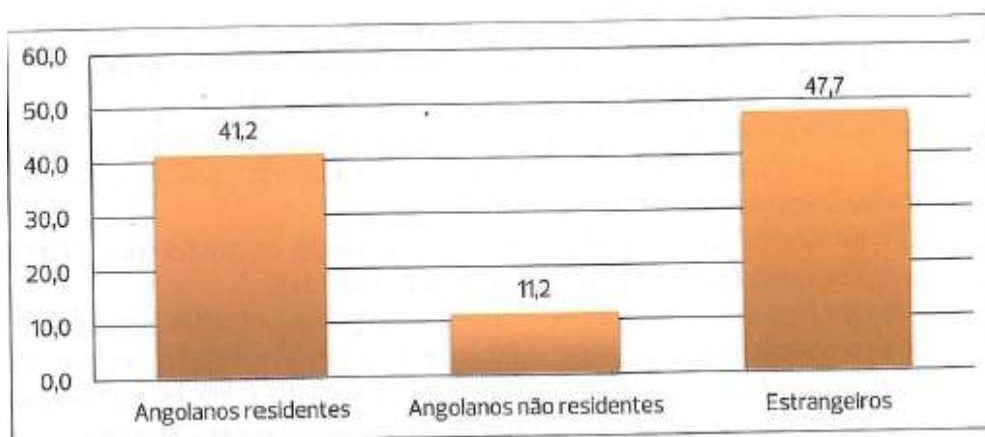


Figura 23 - Chegadas nos Estabelecimentos de Alojamento, (%), 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

Quanto ao número de chegadas aos estabelecimentos de alojamentos, pode-se verificar através da figura, acima exposta, grande parte dos turistas que chegaram nos estabelecimentos de alojamento, entre 2010 e 2011, foram estrangeiros com 47,7%, seguidos dos Angolanos, residentes 41,2% e angolanos não residentes com 11,2% (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.38).

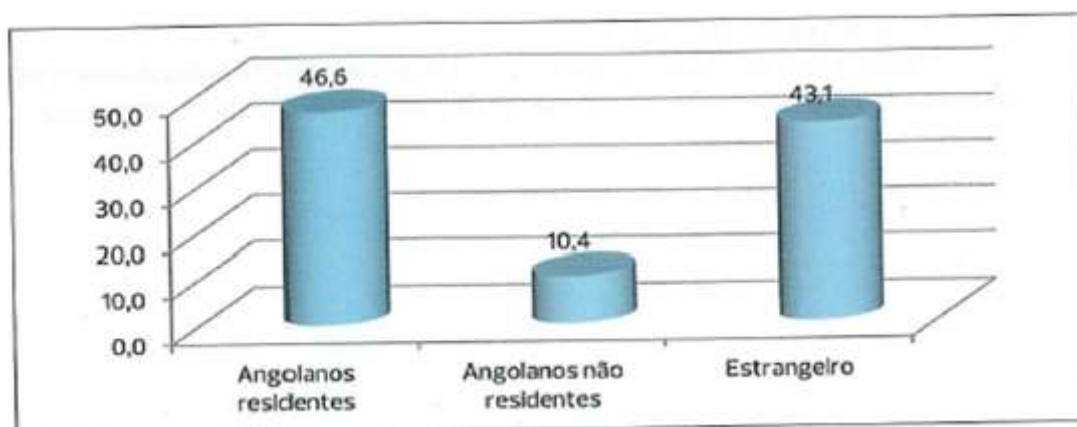


Figura 24 - Dormidas nas Unidades de Alojamento (%), 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

Segundo confirma o Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, de 2012, p.38, as dormidas nos alojamentos hoteleiros e outras unidades de alojamento, foram de 46,6%, para os Angolanos residentes e 43,1%, para os estrangeiros, 10,4% para os angolanos não residentes (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.38)

Quanto ao número de permanência dos hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros e meios complementares de alojamento, verificou-se que permaneceram 3 noites. Os Angolanos, residentes evidenciaram-se com 3,3 noites, entretanto os Angolanos não residentes e os estrangeiros representam 2,7 noites, em 2011.

Em termos de repartição das dormidas por origem, evidencia que os Angolanos não residentes e os estrangeiros alcançaram os 59%, o que provocou um aumento acentuado, traduziu-se em mais de 532 mil hóspedes, em 2011.

De acordo com a tipificação dos meios de alojamento, as unidades hoteleiras apresentam com 1,8 milhões de dormidas, sendo o estabelecimento de alojamento, mais utilizados pelos turistas em 2011.

Relativamente ao número de dormidas, ligadas às viagens turísticas atingiu os 2,6 milhões confirmando uma diminuição de 1.153 em comparação com o ano anterior de 2010.

Em 2011, as unidades hoteleiras e meios complementares de alojamento do país, forneceram alojamento a 906 mil hóspedes correspondendo um aumento de 43.492 fase ao ano anterior, os turistas que mais contribuíram para este crescimento foram os estrangeiros não residentes, com 59% do total de hóspedes.

Comparando o número total de hóspedes estrangeiros não residentes e o total de chegadas de turistas às fronteiras do território nacional, concluí-se que 90%, dos turistas, alojaram-se nas unidades hoteleiras, correspondendo um aumento substancial superior a 10%, comparando com o ano anterior de 2010 (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.37).

A oferta turística nas unidades hoteleiras e outros meios similares de alojamento alcançou os 909 mil quartos disponíveis entretanto (56,1%), pertencem as pensões e outros estabelecimento de alojamento, seguido dos hotéis com 43,8%. O número de camas disponíveis alcançou as 1.465 camas em 2011 (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.37).

A taxa média de ocupação de quartos e camas em todas as unidades de alojamento foi de 73%, em termos de ocupação de camas a média situou-se em 67%, em 2011, de acordo com (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.37).

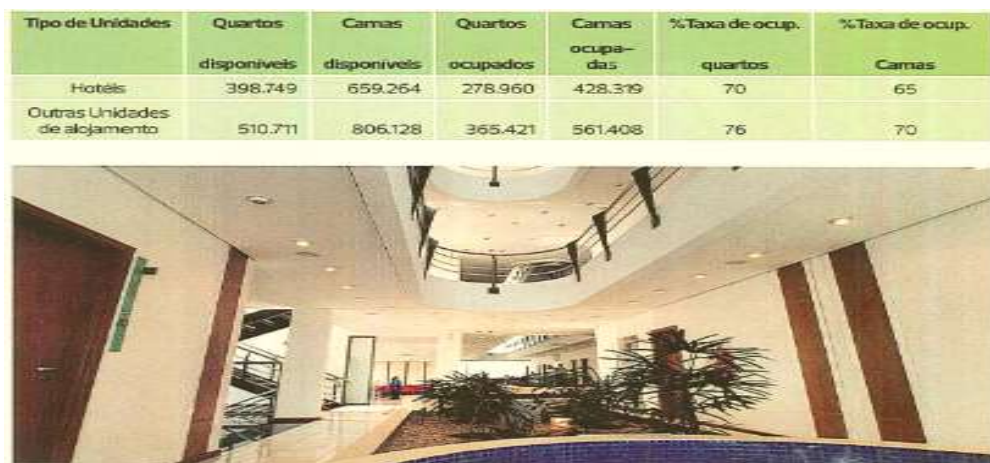


Figura 25 - Taxa de Ocupação de Quartos e Camas 2011

Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012, p.39

PROVÍNCIA	HOTÉIS	APART. HOTEIS	ALBERG.	PENSÕES	ALD.TUR.	COMP. TURIST.	POUSADA	HOSPED.	MOTÉIS	ESTALA GENS	REST.E SIMILAR	A.V.TURIS.	TOTAL
BENGO	1	0	0	6	9	0	0	6	0	0	47	0	69
BENGUELA	15	4	0	61	0	2	4	68	0	0	857	0	1011
BÍE	3	0	0	30	0	3	0	10	0	0	20	0	66
CABINDA	5	3	0	26	2	3	0	2	1	0	162	0	204
CUNENE	2	0	0	30	0	0	0	6	0	0	123	0	161
HUAMBO	6	2	0	36	0	3	0	12	0	0	41	0	100
HUILA	8	0	0	15	14	1	0	65	0	0	515	0	618
K.NORTE	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	47	0	60
K.SUL	15	0	0	29	3	0	1	41	0	0	143	0	232
K.KUBANGO	0	0	0	9	1	0	0	5	0	0	31	0	46
L.NORTE	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	47	0	63
L.SUL	0	0	1	12	1	0	1	2	0	0	38	0	55
LUANDA	70	5	32	134	26	0	0	166	1	1	1.166	87	1.688
MALANJE	6	0	0	12	0	0	0	0	0	0	51	0	69
MOXICO	4	0	0	16	0	0	0	4	0	0	106	0	130
NAMIBE	2	1	0	17	2	0	0	17	0	0	126	0	165
UÍGE	4	0	0	8	0	0	0	20	0	0	93	0	125
ZAIRE	6	1	0	13	1	0	0	9	0	0	19	0	49
TOTAL	148	16	33	482	59	12	6	433	2	1	3.632	87	4.911

Fonte: Direcção Nacional da hotelaria e Similares

Tabela 23 - Rede Hoteleira e Similar em Funcionamento por Província em 2011

Em 2011, o país contava com um total de 4.911, entre estabelecimentos hoteleiros e similar, sendo que a maior parte das infra-estruturas, encontra-se na província de Luanda, totalizando 1.688 unidades (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.58-59).

CLASSIFICAÇÃO DA REDE HOTELEIRA POR PROVÍNCIA EM 2011						
PROVÍNCIA	CATEGORIAS					Total
	1 Estrela	2 Estrelas	3 Estrelas	4 Estrelas	5 Estrelas	
BENGO	0	1	0	0	0	1
BENGUELA	1	7	5	2	0	15
BIÉ	2	1	0	0	0	3
CABINDA	1	2	2	0	0	5
CUNENE	0	2	0	0	0	2
HUAMBO	0	4	2	0	0	6
HUÍLA	2	4	1	1	0	8
K.NORTE	0	0	1	0	0	1
K.SUL	5	5	5	0	0	15
K.KUBANGO	0	0	0	0	0	0
L.NORTE	0	0	0	0	0	0
L. SUL	0	0	0	0	0	0
LUANDA	19	19	24	5	3	70
MALANJE	3	2	1	0	0	6
MOXICO	0	4	0	0	0	4
NAMIBE	1	1	0	0	0	2
UÍGE	2	1	0	1	0	4
ZAIRE	3	1	1	1	0	6
TOTAL	39	54	42	10	3	148

Fonte: Direção Nacional da hotelaria e Similares

Tabela 24 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2011

Em termos de classificação dos estabelecimentos hoteleiros no país, em 2011, confirmou-se que existe oficialmente reconhecidos 148 unidades de alojamento turístico, sendo que a província de Luanda contava com 70 empreendimentos com o grau de classificação, dos quais 19 são hotéis de 1 estrela, hotéis de duas estrelas somava 19, hotéis de 3 estrelas totalizavam 24, hotéis de 4 estrelas contabilizou-se 5 (houve um retrocesso fase ao ano de 2009, que contava com 6 hotéis de quatro estelas, em termos de hotéis de 5 estrelas a província de Luanda teve um aumento contando com 3 unidades, confirmando assim um acréscimo em relação o ano de 2009, que contava apenas com uma unidade hoteleira de 5 estrelas na capital do país) (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.60).

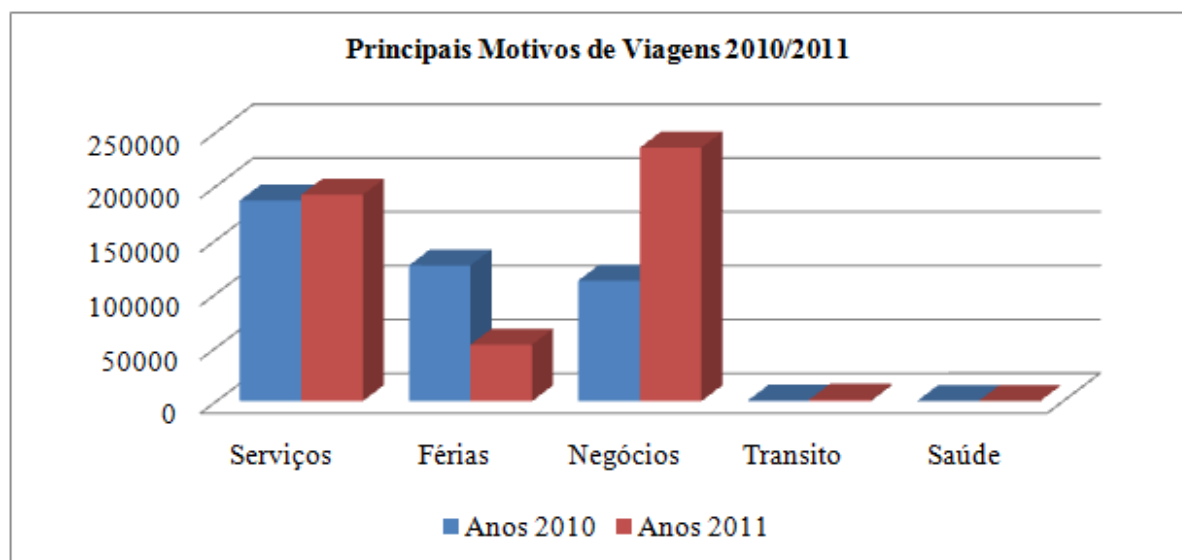


Figura 26 - Principais Motivos de Viagens 2010/2011

Fonte: Elaboração própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2012

Os principais motivos que levaram os turistas a viajar para Angola, entre 2010 e 2011, segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2012, p.26), em 2010 e 2011, foram o factor serviço, seguido pelas viagens de negócios e pelas viagens de lazer ou férias, nas últimas posições encontram-se viagens de trânsito e saúde.

O fluxo dos principais turistas provenientes dos países emissores continente Africano, em 2011, segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.18, atingiu o total de 95,3%, do total das origens do referido continente, África do Sul ocupa a primeira posição com 62.380 chegadas, o que traduz-se em percentagem de 42, 2%, seguido da Namíbia com 37. 834 turistas somando em percentagem 26,0%, a Zâmbia ocupada

a terceira posição com um total de 10.894 chegadas, obtendo um acréscimo percentual de 7,4%.

Países	Total de Chegadas	% sobre total África	% sobre total Geral
África do Sul	62.380	42,2	13,0
Namíbia	37.834	26,0	8,0
Zâmbia	10.894	7,4	2,3
República D. Congo	10.241	7,0	2,1
Congo Brazzaville	9.436	6,4	2,0
Nigéria	2.528	1,7	0,5
São Tomé e Príncipe	2.648	2,0	0,6
Moçambique	1.577	1,0	0,3
Egipto	1.181	0,8	0,2
Zimbabwe	1.176	0,8	0,2
Total	139.895	95,3	29,2

Tabela 25 - Principais Países Emissores do Continente Africano, 2011

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012, p.18

Os principais emissores do continente Americano, em 2011, de acordo com o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro de Angola*, Edição 2012, p.19, chegaram às fronteiras de Angola provenientes dos países Americanos, um total de 53.189 turistas. Dando destaque ao Brasil, com 29.738 chegadas sumando um total de 51,1%, seguido dos Estados Unidos da América, com 17.170 turistas, correspondendo a um total percentual de 29, 5%, Cuba ocupa a terceira posição em termos de chegadas, com 4.058, obtendo um total percentual de 7,0%.

Países	Total de Chegadas	% sobre total América	% sobre total Geral
Brasil	29.738	51,1	6,2
EUA	17.170	29,5	3,6
Cuba	4.058	7,0	0,8
Canadá	2.223	3,8	0,5
Total	53.189	91,4	11,1

Tabela 26 - Principais Países Emissores do Continente Americano, 2011

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012, p.19

Referente ao continente Asiático, em termos de emissão de turistas para Angola, em 2011, segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p. 20, a Ásia, obteve um peso de 95,4%, sobre o total do continente Asiático, destacando-se a República Popular da China com 69.907 chegadas, gerando um aumento percentual de 69,6%, seguido da República da Índia com 12.741 turistas, situando-se em termos percentual nos 13,0%.

Países	Total de Chegadas	% sobre total Ásia	% sobre total Geral
China	69.907	69,6	14,5
Índia	12.741	13,0	2,6
Filipinas	7.452	7,4	1,6
Vietnam	5.449	5,4	1,1
Total	95.549	95,4	19,8

Tabela 27 - Principais Países Emissores do Continente Asiático, 2011

Fonte: Elaboração própria através de Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012, p.20

O continente Europeu, o fluxo dos principais países emissores situou-se em 96,4%, sobre o total da Europa e 34,7% sobre o total geral. De acordo com o *Boletim Estatístico do Mercado e Turístico de Angola*, 2011, Edição 2012, p.21. Em termos dos principais países emissores, do referido continente, destacamos Portugal com um total de entradas 84.755 chegadas o que corresponde em aumento percentual de 50,0%, seguido da França e Reino Unido.

Posicionaram-se em segundo e terceiro lugar respectivamente com um total em chegadas de 20.884 turistas e 31.932 chegadas as fronteiras de Angola, ambos países situaram-se em termos percentual com 12,2% e 19,0%.

Países	Total de Chegadas	% sobre total Europa	% sobre total Geral
Portugal	84.755	50,0	18,0
França	20.884	12,2	4,3
Reino Unido	31.932	19,0	6,6
Espanha	4.138	2,4	1,0
Itália	4.133	2,4	1,0
Alemanha	2.254	1,3	0,5
Israel	2.036	1,2	0,4
Holanda	2.324	1,3	0,5

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda

Rússia	1.737	1,0	0,4
Noruega	1.836	1,0	0,4
Ucrânia	1.147	1,0	0,4
Polónia	1.439	1,0	0,4
Croácia	1.147	1,0	0,2
Moldávia	1.439	0,8	0,3
Bélgica	1.458	0,8	0,3
Total	163.670	96, 4	34, 7

Tabela 28 - Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2011

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012, p.22

De acordo com do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro de Angola*, elaborado pelo *Ministério da Hotelaria e Turismo*, Edição, 2009, confirma que o sector privado hoteleiro do país, gerou postos de trabalho em 2009, a cifra de 134,6 mil empregos.

No que diz respeito ao maior fluxo de emprego gerado no sector hoteleiro, no mesmo ano 2009, foi o sector da restauração e similares que mais postos de trabalho criou, alcançando os 40,35%, Seguido das pensões e outros estabelecimentos com 29,2%, também verificamos que existe uma maior proporção de pessoas empregadas no sector do sexo masculino 56%, do total do emprego gerado no sector privado.

As despesas geradas em salário sustentado pelo sector privado hoteleiro, no ano em questão alcançaram o soma de 9.3 biliões de Kwanzas (AKz), equivalente ao montante em dólares 104.319.566,8 USD (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* 2009, p.54).

Face ao ano de 2011, os dados publicados em 2012, segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro de Angola*, a criação de emprego criado em todo o território nacional foi de 145 mil postos de trabalho.

Em termos de sector que mais gerou emprego, no ano em questão, foi o sector da restauração e similares, mais uma vez com 42,1%, de todo o emprego gerado no sector privado da hotelaria, as pensões continuam a ser a segunda força geradora de emprego neste sector com 24,7%. Em relação as províncias que mais beneficiam do emprego gerado, no sector hoteleiro, destacamos a província de Luanda, que consome a maior parte do emprego concebido no ramo hoteleiro, com 77, 4% do total do país, seguido pela província da Huíla com 6,2%, (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* 2009, p.51).

De acordo com o *Boletim Estatístico do Ministério de Hotelaria e Turismo de Angola*, publicado Edição, 2009 e 2012, apresenta dados em relação ao impacto do sector da hotelaria na criação de emprego em Angola, o qual demonstra a figura abaixo.

Verificou-se que grande parte do emprego, gerado pelo sector hoteleiro em Angola, desde 2009 a 2011, este concentrado na capital do país Luanda, no que diz respeito as províncias destacam - se Benguela e a província da Huíla, seguido do Kwanza Sul e Namibe.

Entre 2009 e 2011, houve um crescimento do número de empregados no sector hoteleiro em todo o país alcançando os 280.000 postos de trabalho (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* 2009, p.52 e 2012, p.56)

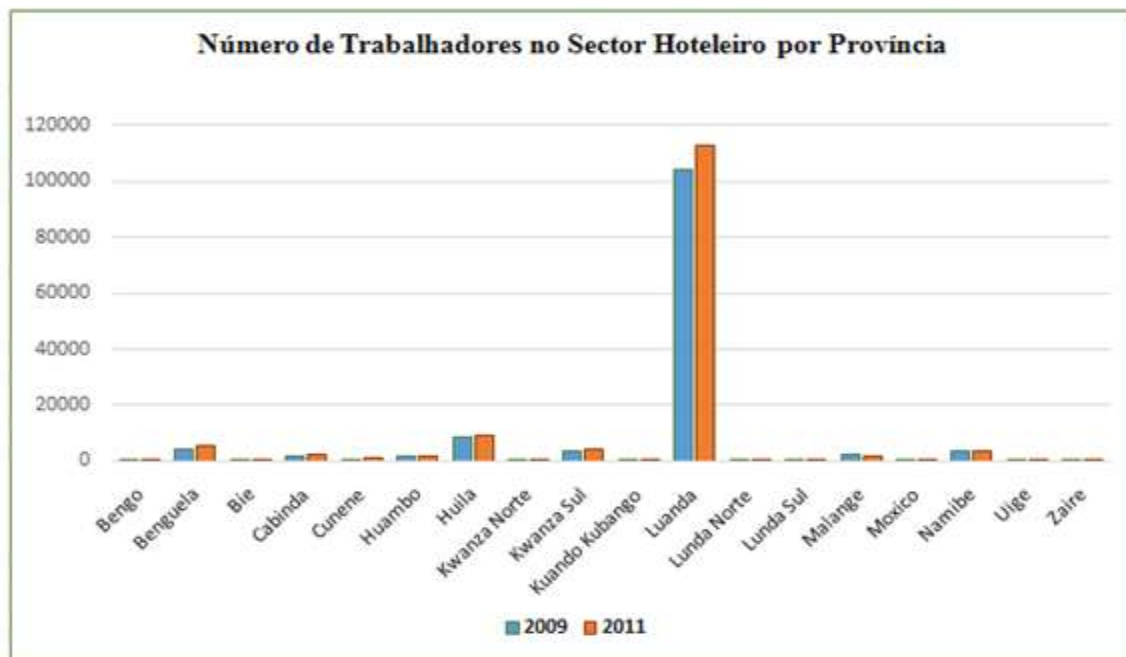


Figura 27 - Número de Trabalhadores no sector Hoteleiro por Província, 2009/20

Fonte: Elaboração própria, desde, Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009, Ed, 2012

De acordo com o relatório das *Nações Unidas* (2011) com o tema "promover o turismo sustentável", p.6., reconhece que há actividade turística em Angola, começa a ser expressiva, fruto das receitas directas através das taxas comerciais, que chegou a representar a cifra de 500 milhões de dólares em 2009, derivados do sector hoteleiro, restauração e das agências de viagens. Entretanto o relatório confirma, a existência de diversos obstáculos que criam entraves no desenvolvimento da actividade turística, como um dos motores da economia do país.

Para as autoridades Governamentais do país, actividade turística, não consta nos 5 primeiros objectivos estratégicos para o sector de desenvolvimento económico da região, no qual os cinco objectivos prioritários do tecido económico, oficialmente constam no programa do Governo:

- Agricultura;
- Pescas;
- Petróleo;
- Geologias e Minas;
- Indústria transformadora.

Por outro lado, o esforço institucional e a formação dos empregados podem ajudar a modificar as inclinações negativas pronunciadas pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), que possibilitaria a modernização do sector, ampliando as aptidões técnicas e estratégicas, o que, entre outras conclusões, auxiliaria a preparação de Planos Directores sobre o Turismo Sustentável.

No que consiste a formação de recursos humanos qualificados no sector do turismo, consta como tema apelante no sector da actividade turística do país, entretanto a qualidade e a eficácia do serviço do sector hoteleiro no país, está muito longe de alcançar níveis satisfatórios. Em 2009, em Angola contabilizava-se que apenas 1 em cada 27 trabalhadores no ramo da hotelaria, tinha formação na área (*Nações Unidas 2011, com o tema promover o turismo sustentável, em Angola, p.6*).

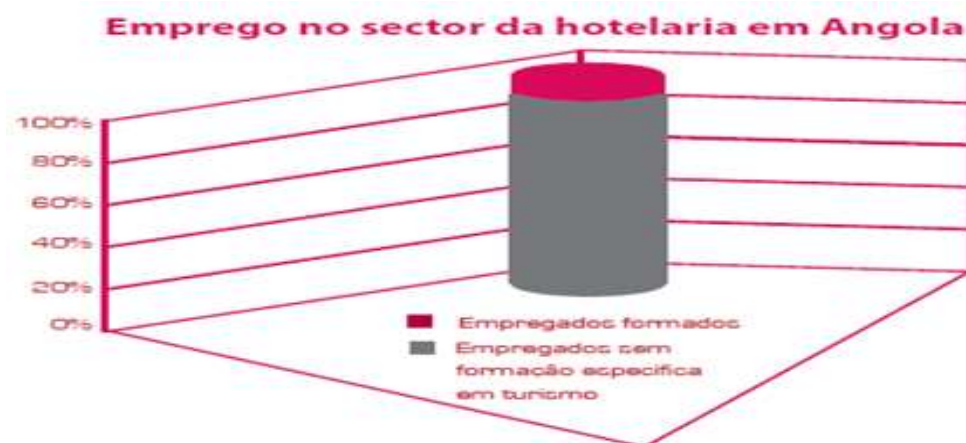


Figura 28 - Formação no Sector de Hotelaria ao Nível Nacional em 2009

Fonte: MINHOTUR/Direcção Nacional de Formação Hoteleira e Turística, 2009

Segundo informação publicada, pelo *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico em Angola* (Edição 2012, p. 52), no qual referenciou como se encontra repartida a força de trabalho nos diversos sectores privado, da hotelaria e similares, em 2011.

Podemos verificar na figura, abaixo a elucidar, que em 2011, o sector privado que mais empregou, foi a restauração com 42,1%, seguido da indústria da hotelaria com 24,9%, outros meios de alojamentos, pensões e outras unidades de alojamento, com 24,7%, por último as agências de viagens, 8,4%.

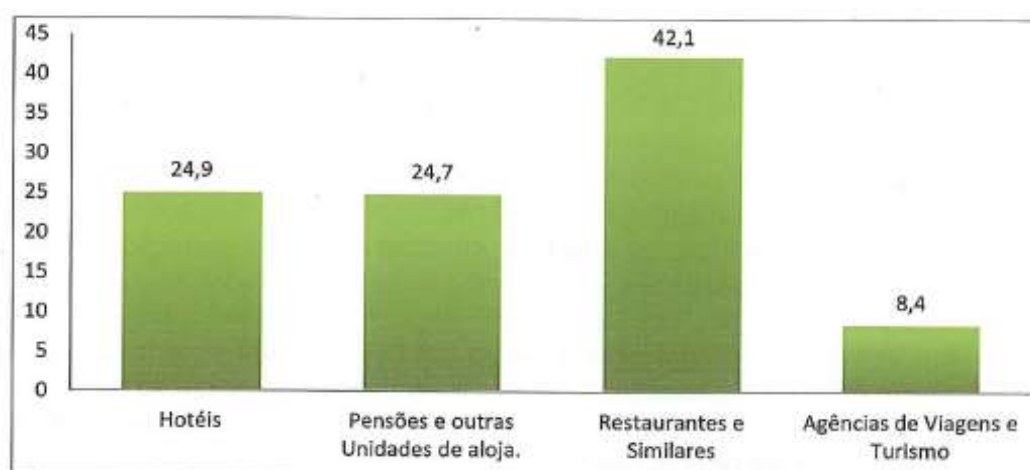


Figura 29 - Repartição do Emprego no Sector Privado, 2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

Tipo de Unidades	Anos			Crescimento %	
	2009	2010	2011	2010/2009	2011/2010
Hotéis	31.067	31.903	36.192	2,7	13,4
Pensões e outras unidades de alojamento	39.343	40.691	35.892	3,4	-11,8
Restaurantes e Similares	54.313	55.927	61.292	3,0	9,6
Agências de Viagens e Turismo	9.918	10.346	12.188	4,3	17,8
Total Geral	134.641	138.867	145.564	3,1	4,8

Tabela 29 - Crescimento do Emprego- no Sector Privado, 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

Em termos de crescimento, do emprego no sector privado, entre 2010 e 2011 (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico em Angola*, Edição 2012, p. 52), as agências de viagens e turismo, foram as que mais crescimento tiveram em termos de empregabilidade, em 2010,

rondava os 4,3%, passando para o ano seguinte 2011, com 17,8%, seguido do sector hoteleiro, que no ano de 2010, tinha um crescimento de 2,7%, em 2011, alcançou os 13,4%, logo as pensões e outras unidades de alojamento, que apresentaram crescimento de 3,4%, passando para o ano seguinte 2011, com um crescimento negativo, de -11,8%, o sector da restauração segue em forte crescimento, em termos de empregabilidade, com 3,0%, em 2010, passando para um aumento de 9,6%, no ano seguinte de 2011 (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico em Angola*, Edição 2012, p. 52).

De acordo, com os dados do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, (Edição 2013, p.39), revela os resultados de alojamento nas unidades hoteleiras e outros meios complementares, citando o ano 2012, em termos de hospedagem totalizando os 982 mil hóspedes o que correspondeu num crescimento de 76 mil face ao ano de 2011.

Em termos comparativos, de número de hóspedes estrangeiros não residentes e o total de chegadas de turistas às fronteiras nacionais, pode-se concluir que 93%, dos turistas alojaram-se nas unidades hoteleiras e outros meios complementares, o que corresponde a um aumento de mais de 3%, face ao anterior de 2011.

Tipo de Estabelecimento	Chegadas		Estrang.	Total	Dormidas			Total
	Angolanos Residentes	Angolanos não Residentes			Angolanos Residentes	Angolanos não Residentes	Estrangeiros	
Hotéis	280.812	80.290	341.532	702.634	734.211	129.213	989.739	1.853.163
Outras Unidades de alojamento	132.628	31.610	115.098	279.336	612.681	181.451	128.614	922.746
Total Geral	413.440	111.900	456.630	981.970	1.346.892	310.664	1.118.353	2.775.909

Tabela 30 - Chegadas e Dormidas nas Unidades de Alojamento em 2012

Fonte: Boletim Executivo do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, edição 2013



Figura 30 - Chegadas nos Estabelecimentos de Alojamento em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

No que diz respeito ao total de dormidas ligadas as viagens turísticas alcançou a cifra de 2,8 milhões equivalendo a um acréscimo de 89 mil em confrontação com o ano anterior de 2011. Em termos de repartição de dormidas por proveniência, os Angolanos residentes totalizam 1.346, dormidas sendo este o maior número de dormidas, seguido dos estrangeiros não residentes com um total de 1.118.

Em termos de repartição dos meios de alojamento, as unidades hoteleiras apresentam o maior número com 1.853 mil, de dormidas, confirmando desta forma que foram os meios de alojamento mais utilizados pelos turistas.

De acordo, com o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (2013, p.39), referente ao tempo médio de permanência dos hóspedes nas unidades hoteleiras e outros meios complementares de alojamento esta assentou-se em 3 noites tal como sucedeu em 2011. Em termos de origem destacam-se os Angolanos residentes com 3,2 noites, os Angolanos não residentes e os estrangeiros registaram um valor médio de 2,5 noites.

Sendo que a oferta turística nas unidades hoteleiras e meios complementares de alojamento em 2012, alcançou a cifra de 997,4 mil quartos disponíveis dos quais 58,7% pertencem as pensões e outros meios complementares de alojamento (41,3%), competem ao ramo hoteleiro. No que diz respeito ao número de camas disponibilizadas totalizaram-se 1,720 mil camas das quais 53,7% pertencem as pensões e meios complementares de alojamento e 46,3% para os hotéis.

Sendo que em 2012, a taxa média de ocupação dos quartos nas unidades hoteleiras rondou os 82,6%, e para as camas a média frisou em 74,8%. (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, p.39)

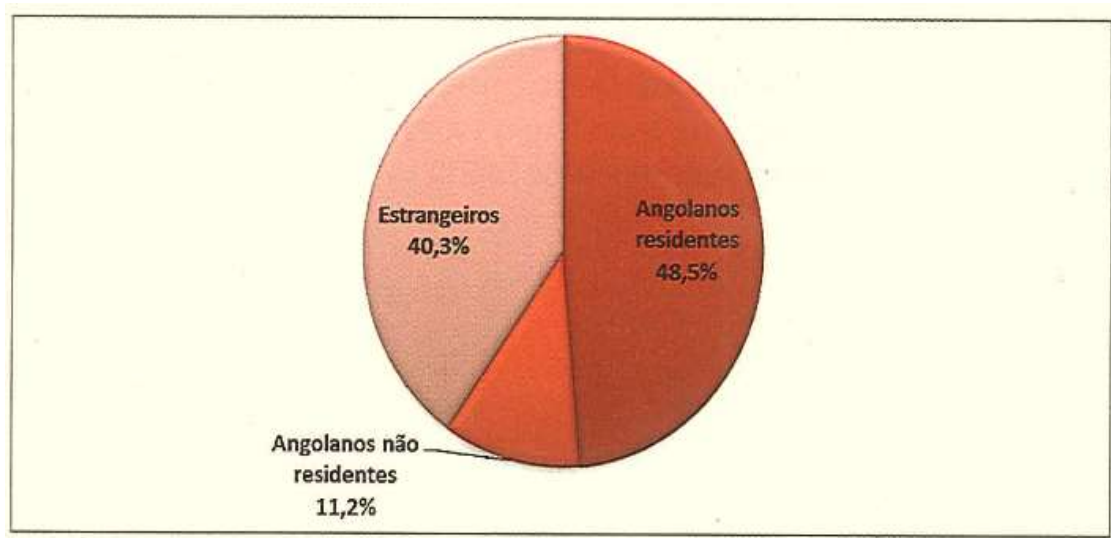


Figura 31 - Dormidas nas Unidades de Alojamento em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

Segundo os dados apresentados pelo *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (2013, p.57), consta que o país em termos de rede hoteleira e outros meios similares apresentou um acréscimo significativo igualmente ocorreu no período homólogo. Durante o ano em referência, de 2012, estima-se que estiveram em funcionamento oficialmente 5.513 unidades classificadas para consumo turístico, apresentando um aumento de 602 novas unidades em confrontação ao ano de 2011.

Também verificou-se, que houve um maior crescimento no sector da restauração e similares com (+ 500), sucedendo-se as Pensões com (+20), e os hotéis sofreram um aumento de (+13), unidades.

No que respeita, a distribuição da rede hoteleira e similar em todo o país, destacamos a província de Luanda com 35,5%, tendo a maior centralização da rede do País, sucedendo-se as províncias de Benguela e Huila com 20,8% e 13,4%, respectivamente.

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda

PROVINCIA	HOTÉIS	APART.HOTEIS	ALBERG.	PENSÕES	ALD.TUR	COMP. TURISTA.
Bengo	1	0	0	0	3	0
Benguela	18	4	0	68	0	2
Bíe	2	0	0	22	0	0
Cabinda	6	3	0	26	3	6
Cunene	2	0	0	30	0	0
Huambo	6	3	0	36	0	3
Huila	8	0	0	15	14	2
Kwanza Norte	1	0	0	14	0	0
Kwanza Sul	15	0	0	25	0	1
Kuando Ku- bango	0	0	0	9	1	0
Luanda	77	6	40	150	37	0
Lunda Norte	1	0	0	12	0	0
Lunda Sul	0	0	0	12	0	2
Malanje	6	0	0	17	0	0
Moxico	4	0	0	17	0	0
Namibe	2	1	0	16	3	0
Uíge	4	0	0	9	0	0
Zaire	8	1	0	24	0	1
Total	161	18	40	502	61	17

POUSADA	HOSPED.	MOTÉIS	ESTALA GENS	REST.E SIMILAR	A.V.TURIS	TOTAL
0	2	0	0	52	0	58
4	69	0	0	980	0	1.145
0	16	0	0	22	0	61
0	2	0	0	221	0	267
0	6	0	0	129	0	167

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda

0	0	0	0	69	5	122
0	69	0	0	615	16	739
0	0	0	0	44	0	59
1	37	0	0	148	0	227
0	5	0	0	68	0	83
0	203	1	1	1.348	94	1.958
0	0	0	0	14	4	31
1	0	0	0	40	0	55
0	0	0	0	54	0	77
0	4	0	0	79	2	106
0	16	0	0	141	5	184
0	19	0	0	89	0	121
0	0	0	0	19	0	53
6	448	1	1	4.132	126	5.513

Tabela 31 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012

Fonte: Elaboração própria através da, Direcções Provinciais da Hotelaria e Turismo. Direcção Nacional de Hotelaria e Similares

De acordo com o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.60), em termos de classificação dos estabelecimentos hoteleiros em todo o país em 2012, podemos confirmar que existe oficialmente um aumento de unidades hoteleiras face ao ano anterior de 2011. Dos 148 estabelecimentos hoteleiros, passou a existir 161 em 2012. Destacando a Capital do país, Luanda, com um total de 77 unidades, seguido da província de Benguela com 18 estabelecimentos, em terceiro lugar a província do Kwanza Sul, com 15 estabelecimentos hoteleiros.

PROVINCIA	CATEGORIAS					Total
	1 Estrela	2 Estrelas	3 Estrelas	4 Estrelas	5 Estrelas	
BENGO	0	1	0	0	0	1
BENGUELA	1	8	7	2	0	18
BIÉ	2	0	0	0	0	2
CABINDA	4	1	1	0	0	6
CUNENE	0	2	0	0	0	2
HUAMBO	0	4	2	0	0	6
HUÍLA	2	4	1	1	0	8
K.NORTE	0	0	1	0	0	1
K.SUL	5	5	5	0	0	15
K.KUBANGO	0	0	0	0	0	0
L.NORTE	0	0	0	0	0	0
LUNDA SUL	0	0	1	0	0	1
LUANDA	21	22	26	5	3	77
MALANJE	3	2	1	0	0	6
MOXICO	0	4	0	0	0	4
NAMIBE	1	1	0	0	0	2
UÍGE	2	1	0	1	0	4
ZAIRE	4	2	1	1	0	8
TOTAL	45	57	46	10	3	161

Tabela 32 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012

Fonte: Direcções Provinciais da Hotelaria e Turismo. Direcção de Hotelaria e Similares

Segundo *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.24), confirma-se que os motivos que levaram os turistas a visitar o território Angolano em 2012, foram variados, sendo que o principal motivo de deslocação, o turismo de negócios que representa 47,0%, seguido dos serviços com um total de 39,2%.

Motivos de viagens	Anos		Total
	2011	2012	Bienio
Serviço	191.751	203.635	395.386
Férias	52.567	84.151	136.718
Negócios	235.516	239.209	474.725
Trânsito	1.334	1.138	2.472
Total Geral	481.168	528.133	1.009.301

Tabela 33 - Principais Motivos de Viagens no Bienio 2011 a 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

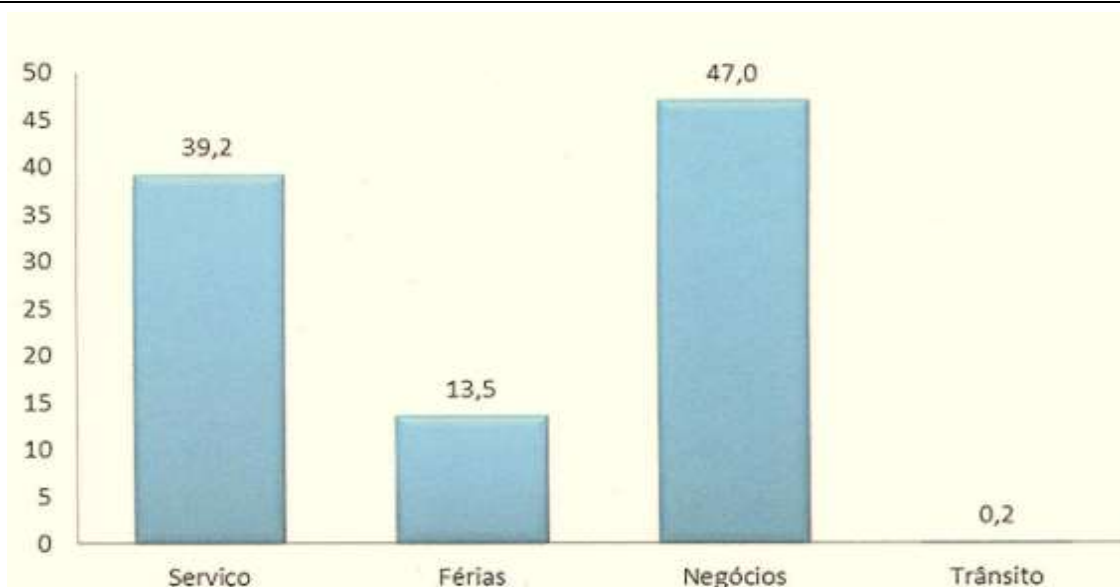


Figura 32 - Principais Motivos de Viagens em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

De acordo com *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p. 18), registou-se em termos de chegadas de turistas às fronteiras do país em 2012, um acréscimo em todas as regiões.

Neste mesmo ano, o movimento de chegadas de turistas alcançou a cifra de 528,1 mil turistas manifestando-se num incremento expressivo de 9,7%, ou seja, houve um aumento de 47 mil turistas face ao ano de 2011.

Em termos de mercados emissores, destaca-se na primeira posição, o continente Europeu, com 35,5%, seguido do continente Africano, com 33,1%.

Entre o ano de 2011 a 2012, o fluxo de turistas receptor alcançou a cifra de 1.009 mil tendo registado um aumento de 103 mil turistas em relação com o período homólogo de 2010 a 2011. No diz respeito ao crescimento do fluxo de turistas nas fronteiras do país em 2012, verificou-se um crescimento de 10%, registando-se uma média de menos de 3% do crescimento verificado no ano anterior 2011.

REGIÕES	TOTAL
África	174.841
América	67.639
Ásia	103.533
Austrália	1.226
Europa	176.877
Médio Oriente	4.017
TOTAL GERAL	528.133

Tabela 34 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

Segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.19), projecta os dados sobre o fluxo de turistas dos principais países provenientes do continente Africano, sendo que estes se situam em 93,4% sobre o total do continente e 30,9%, do total global. No que diz respeito aos principais países emissores do continente, destaca-se a ~

Republica da África do Sul e da Namíbia, ambos países imperaram as procedências com 50,2% e 33,2%, respectivamente.

Países	Total de Chegadas
África do Sul	82.021
Namíbia	54.219
Zâmbia	10.976
República D. Congo	6.958
São Tomé e Príncipe	2.529
Nigéria	2.337
Zimbabwe	1.404
Moçambique	1.720
Cabo Verde	1.070
Total	163.234

Tabela 35 - Principais Países Emissores do Continente Africano em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

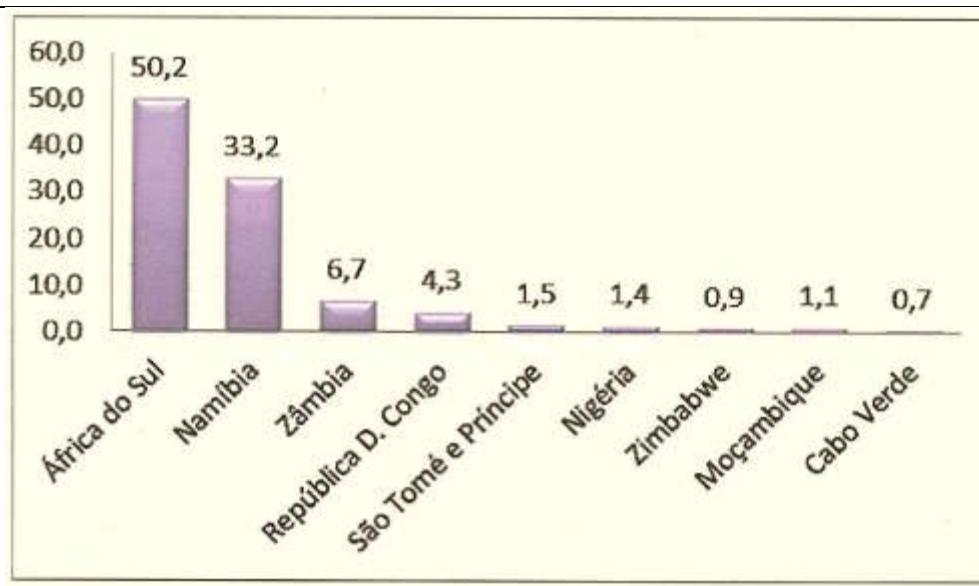


Figura 33 - Percentagem dos Principais Emissores do continente Africano

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

De acordo com os dados do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.19), o continente Americano registou o fluxo de turistas às fronteiras nacionais de Angola, em 2012, na ordem de 85,2%, sendo que o Brasil e os Estados Unidos da América, são os principais países emissores, ambos representam 50,9% e 31,6%, deste mesmo continente.

Países	Total de Chegadas
Brasil	29.336
Estados Unidos da América	18.233
Cuba	4.563
Canadá	2.434
Argentina	1.870
Guiana	1.175
Total	57.611

Tabela 36 - Principais Países Emissores do Continente Americano em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

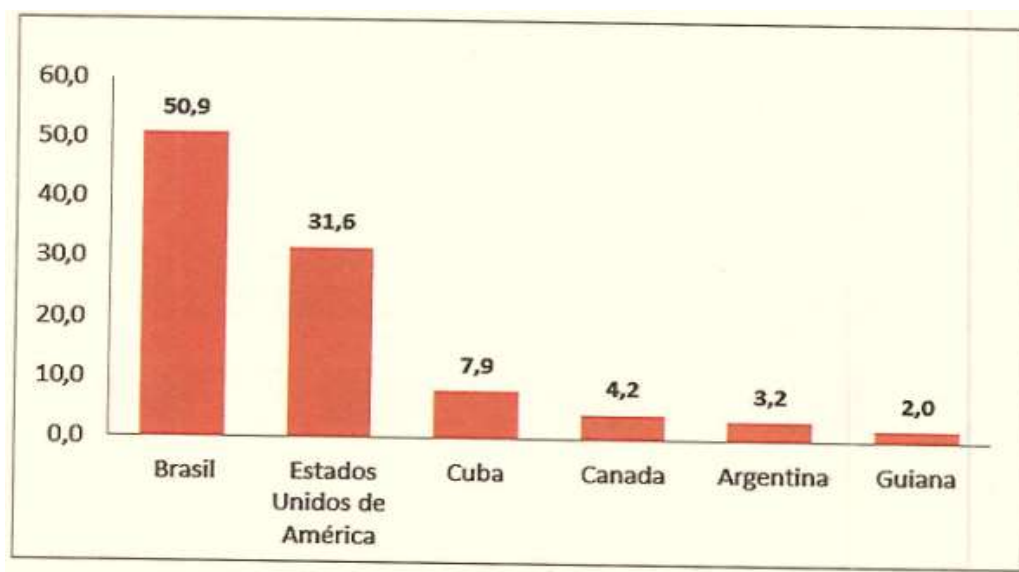


Figura 34 - Figura 33 - Percentagem Sobre Total do Continente Americano em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

Referente ao *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.19), também foi divulgado os dados do fluxo de turistas provenientes do continente Asiático, representando 93,6%, sobre o total do continente. Sendo que os países que mais se destacaram, foram: as Repúblicas da China e Vietname onde ambos alcançaram os 71,6% e 10,1%, sucessivamente.

Países	Total de Chegadas
China	69.334
Vietname	9.739
Índia	9.231
Filipinas	8.553
Total	96.857

Tabela 37 - Principais Países Emissores do Continente Asiático em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

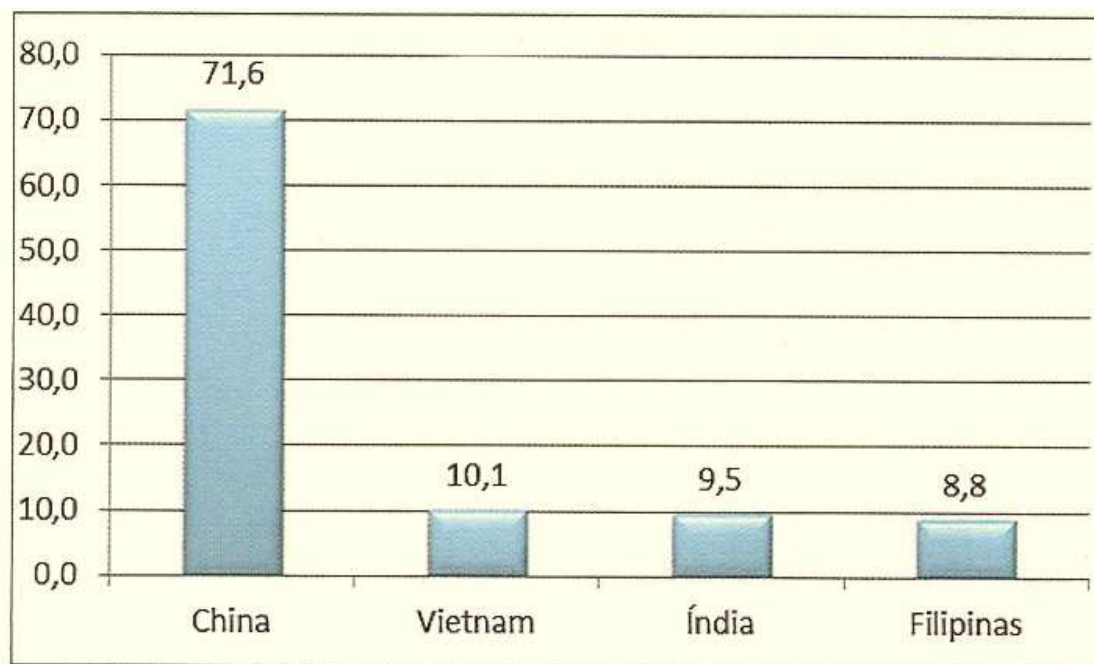


Figura 35 - Percentagem Sobre Total do Continente Asiático em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

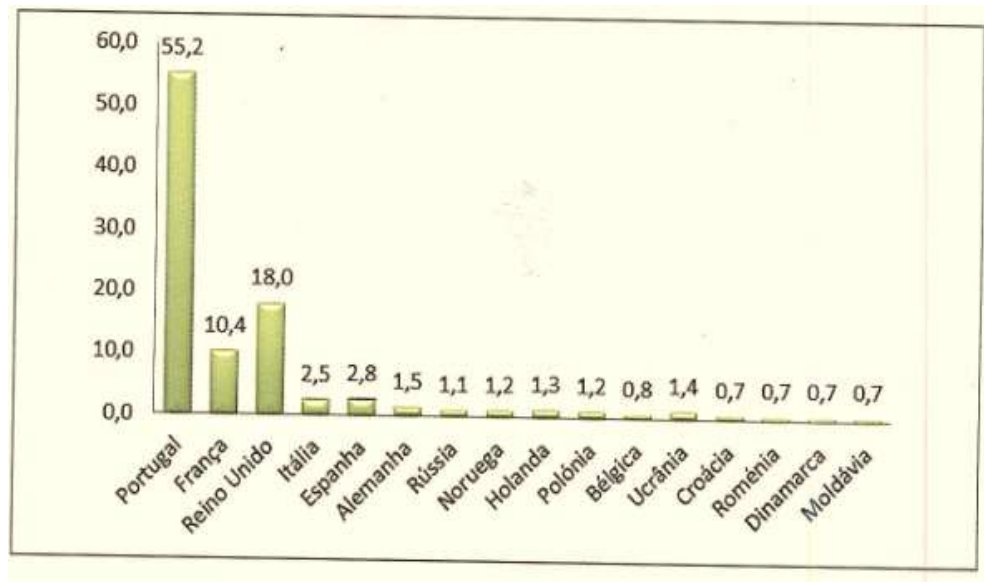
De acordo com os dados do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.19), o continente Europeu registou o maior fluxo de turistas emissores, situando-se em 94,4%, sobre o total do continente. Sendo que os principais países emissores, do continente europeu, foram: Portugal com 55,25%, posicionou-se na primeira posição, seguido do Reino Unido e a França ambos com 18,0% e 10,4%, respectivamente.

Países	Total de Chegadas
Portugal	92.204
França	17.297
Reino Unido	30.036
Itália	4.137
Espanha	4.657
Alemanha	2.486
Rússia	1.849
Noruega	1.953
Holanda	2.219
Polónia	2.033

Bélgica	1.258
Ucrânia	2.264
Croácia	1.237
Roménia	1.154
Dinamarca	1.150
Moldávia	1.101
Total	167.035

Tabela 38 - Principais Países Emissores do Continente Europeu em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

**Figura 36 - Percentagem sobre Total do Continente Europeu em 2012**

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

Segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2013, p.51), expõem os seguintes dados relativos ao emprego no sector da hotelaria em Angola: em 2012, o emprego atingiu a cifra de 157,9 mil, o que corresponde um aumento de 8,5%, sendo que este representa a criação de 12,3 mil novos postos de emprego face ao ano de 2011. Observando a distribuição do emprego por tipo de empreendimento, verificou-se que o sector da Restauração e Similares é os que mais postos de trabalho criaram com a cifra de 41,6% seguido do sector hoteleiro com 26,3%.

No que diz respeito a repartição de emprego, entre o sexo masculino e feminino, predomina os indivíduos do sexo masculino com 55%, do total em comparação com a população feminina.

Se realizarmos uma análise sobre a proporção do aumento do emprego no biénio 2011 a 2012, pode-se constatar um incremento médio na ordem dos 6,6%, o que corresponde a um aumento de 2,7%, em comparação ao crescimento verificado no biénio anterior. Em termos de empregos gerados por província, é de constatar que é na região de Luanda que se encontra concentrada a maioria do emprego gerado no sector com 76,1%, seguido da província da Huíla e Benguela respectivamente com 5,8% e 5,4%.

Províncias	Total
BENGO	384
BENGUELA	8.498
BIÉ	498
CABINDA	2.819
CUNENE	1.346
HUAMBO	1.767
HUÍLA	9.221
K.NORTE	498
K.SUL	4.330
K.KUBANGO	166
L. NORTE	512
L. SUL	329
LUANDA	120.274
MALANJE	1.745
MOXICO	361
NAMIBE	3.621

UÍGE	579
ZAIRE	1006
TOTAL	157.954

Tabela 39 - Emprego no Sector Hoteleiro por Província em 2012

Fonte: Elaboração própria através do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013.

**Figura 37 - Participação do Emprego por tipo de Unidades em 2012**

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

Tipo de Unidades	Anos			Crescimento %	
	2010	2011	2012	2011/2010	2012/2011
Hotéis	31.903	36.192	41.545	13,4	14,8
Pensões e outras unidades de Alojamento	40.691	35.892	37.155	-11,8	3,5
Restaurantes e Similares	55.927	61.292	65.719	9,6	7,2
Agências de Viagens e Turismo	10.346	12.188	13.535	17,8	11
Total Geral	138.867	145.564	157.954	4,8	8,5

Tabela 40 - Crescimento do Emprego no Sector Privado no Biénio 2010 à 2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

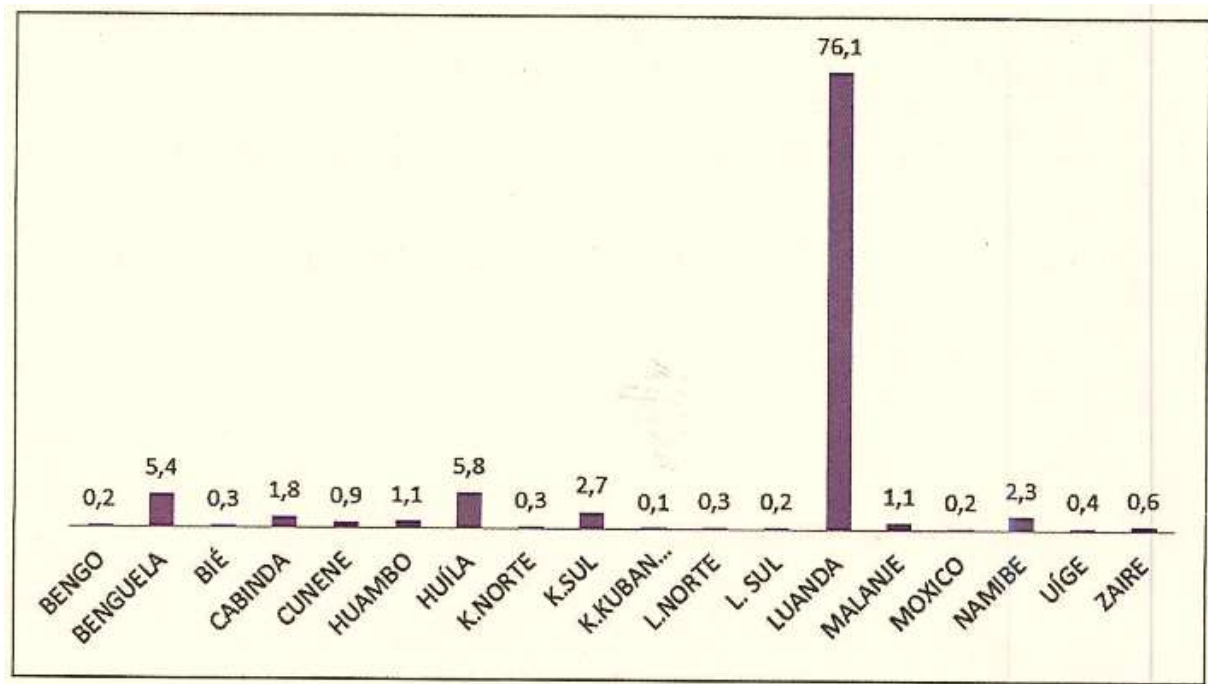


Figura 38 - Percentagem do Emprego por Província em 2012

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013

De acordo com o plano de desenvolvimento território 2013/2017, do *Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial* (2012, p.101), visa alcançar determinados objectivos no sector hoteleiro e do turismo.

Um dos objectivos que o governo Angolano, propõem-se alcançar no sector da hotelaria e do turismo, é o de atingir em 2017, as 711.122 chegadas de turistas nas fronteiras do país, aumentar o número de quartos na unidade de alojamento de 2.628 quartos em 2012 para 7. 897 quartos em 2017, entretanto o mesmo sucede com o número de camas na rede hoteleira do país, das 5.256 camas existentes, espera-se um aumento de 15.794 camas em 2017.

No que diz respeito ao número de empregados no sector hoteleiro prevê-se um acréscimo de 12.481 pessoas empregadas em 2012, para 13.795 Empregos em 2017, quanto ao número de unidades hoteleiras em 2012, o país deve contar com 352 unidades e para 2017 estima-se um aumento de 370 unidades hoteleiras em todo o território nacional.

HOTELARIA E TURISMO						
Objectivo		Prioridades dos Objectivos Específicos				
Promover o desenvolvimento sustentável do sector hoteleiro e turístico, valorizando o património histórico e arquitetónico, os recursos naturais, culturais, e contribuindo para a geração de rendimentos e emprego.		1. Elaborar um Plano Estratégico de Marketing e Promoção do Turismo em Angola 2. Criar as condições para promover e estimular o turismo privado 3. Garantir o desenvolvimento de uma política do turismo, concedendo a primazia aos interesses nacionais e em especial a defesa do ambiente, do património cultural, e dos usos e costumes do povo angolano 4. Garantir uma oferta turística diversificada que integre sol e praia, património cultural, desporto, amenidades ambientais, recreação e lazer 5. Definir uma estratégia de formação turística				
Indicadores dos Objectivos						
Indicadores	Ano de Base	Metas				
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1. Chegada de visitantes	484.054	520.189	562.813	578.125	636.061	711.122
2. Número de quartos	2.628	3.153	3.941	5.255	6.183	7.897
3. Nª de camas da rede hoteleira	5.256	6.306	7.882	10.510	13.466	15.794
4. Nª de pessoas empregadas	12.481	12.801	13.038	13.149	13.466	13.795
5. Nª de unidades hoteleiras	352	356	359	363	366	370
Programas		Medidas de Política				
Capacitação Institucional	1. Implementar o Plano Director para o Desenvolvimento Turístico no país					
Formação de Profissionais, para o sector Turístico	1. Criar um sistema nacional de formação profissional para o sector turístico 2. Construir, reabilitar e apetrechar escolas técnico-profissionais para o sector turístico 3. Criar o Instituto Nacional de Formação Turística					
Divulgação e Promoção do Potencial Turístico	1. Estabelecer calendários de férias e de eventos turísticos 2. Implementar serviços de informações de apoio aos visitantes e turistas					
Apoio ao Desenvolvimento da Actividade Turística	1. Apoiar a expansão da rede hoteleira no País 2. Promover o Desenvolvimento dos Polos Turísticos de Okavango, Cabo Ledo e Calandula					

Tabela 41 - Plano Nacional de Desenvolvimento, 2013/2017

Fonte: Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial, 2012

Conclusão

Podemos, concluir neste que a actividade do transporte aéreo exerce uma forte influencia sobre o sector da actividade turística em Angola em particular no sector da hotelaria em Luanda. Tendo em conta, segundo informação do crescimento económico de Angola, nos próximos anos, de acordo com Fundo Monetário Internacional (FMI, 2009), as previsões de crescimento para o país, apontam para os 6% ao ano até 2015, sendo, que uma das maiores actividades com maior crescimento é o sector do transporte aéreo, no qual podemos comprovar que nos vários segmentos de turismo, os maiores motivos que levam as pessoas a viajar para Angola, é o turismo de negócios e os serviços, logo podemos comprovar que o factor de crescimento económico do país justifica a proliferação de novas infra-estruturas hoteleiras.

Por outro lado, também observamos que actividade hoteleira e similares tem vindo a criar anualmente emprego, devendo-se ao facto do excelente momento de crescimento económico que o país tem vindo a desenvolver associado as taxas médias de ocupação na hotelaria que rondam os 82%, justificando o crescimento da força de trabalho no sector.

De acordo com as previsões do plano de desenvolvimento do território 2013/2017, do *Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial PND* (2012), tem como objectivo alcançar a seguinte meta, em 2017, quase um milhão de chegadas de turistas as fronteiras do país anualmente, incrementar o número de quartos e de camas nos estabelecimentos de alojamento turísticos, sendo que se espera um aumento do número de empregados no sector da hotelaria como também um acréscimo das infra-estruturas hoteleiras em todo o país.

Evolução do Turismo Internacional, com Impacto na Economia Mundial

O fenómeno do turismo, é um dos acontecimentos mais relevantes da nossa era, na qual nenhum outro acontecimento do século XX, estimulou tão profundamente como esta actividade. O turismo também é considerado fenómeno social, económico e tecnológico, reflectindo no progresso e na conquista de toda humanidade. Esta actividade é vista como uma acção voluntária própria do ser humano, que delimita e determina o modo de vida das comunidades modernas.

O turismo, como fenómeno não conseguiu alcançar o patamar de todas as suas capacidades, mas já é considerado para muitos, que o século XX, ficará marcado na história como a época da actividade turística.

Para ilustrar melhor como a actividade turística teve um profundo impacto nas vidas das sociedades modernas, neste subcapítulo debruçaremos a evidenciar dados de carácter económico e social, que foram determinantes para o reconhecimento da actividade turística a escala internacional (Cunha, 2006).

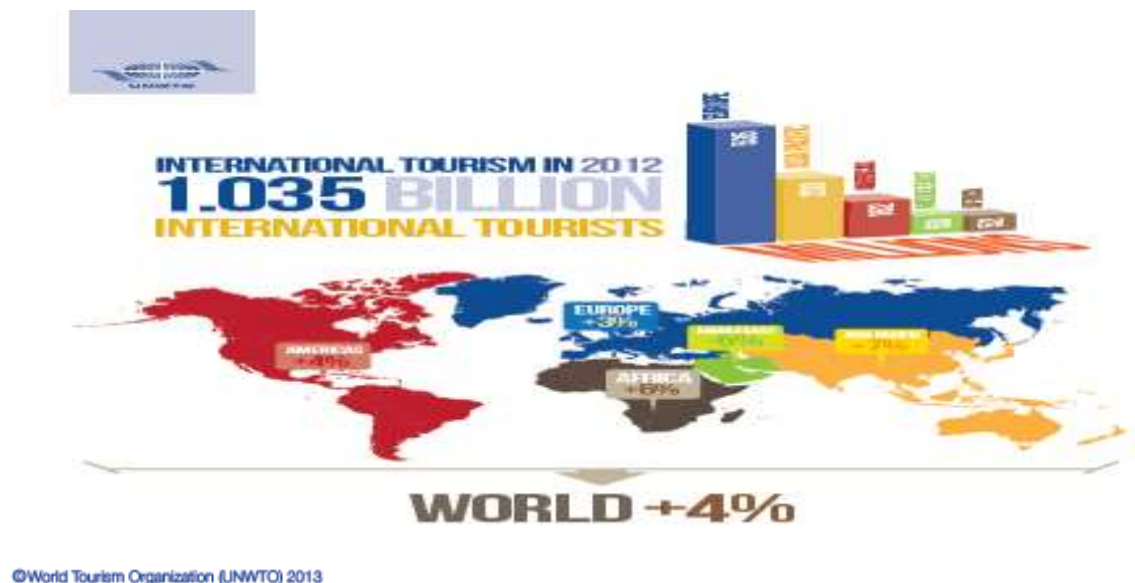


Figura 39 - Chegadas de Turistas Internacionais 2012

Fonte: (World Tourism Organization (UNWTO) 2013)

Segundo *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, realçou os resultados, derivados do turismo internacional em todos os destinos a nível mundial. Segundo a *OMT*, houve um crescimento de 4% em 2012, no qual alcançou um total de 1, 075 biliões de dólares Americanos. Crescimento deve-se ao aumento das chegadas de turistas internacionais, batendo um novo recorde de 1,035 mil milhões em 2012. Registrando um ingresso de 219.000 milhões de dólares provenientes do transporte internacional de passageiros o que contribui para o valor total das exportações originado pelo turismo internacional em 2012, alcançando a cifra de 1,3 biliões de dólares.

A *OMT* destacou um novo recto histórico no turismo internacional, em 2012, houve uma facturação sensivelmente de 1.075 biliões de dólares (837.000 milhões de euros) em todo o mundo, o que originou um crescimento de 4% mais em termos reais, a facturação ficou na ordem de 1,042 biliões de dólares, equivalente a (749.000 milhões de euros), em 2012.

Este novo recto histórico fez-se acompanhar pelo crescimento de várias regiões na esfera mundial, as Américas registaram uma subida de 7%, foi o maior crescimento a nível de ingressos, seguindo-se a Ásia e o Pacífico com 6%, posterior o continente Africano que registou um crescimento de 5%, a Europa registou uma subida mais moderada alcançando os 2%. No

que respeita ao Médio Oriente, foi a única região que registou um "terreno negativo" de -2%, salientar que registou uma ligeira melhoria fase ao ano anterior de 2011, originado pela instabilidade sócio-política que se vive na região.

No que diz respeito a valores absolutos por região, o continente Europeu registou ingressos no valor de 457.000 milhões de dólares relacionados com o turismo, equivalente a 356.000 milhões de euros, o que reduz numa subida na ordem de 43% das receitas totais do turismo mundial, o que se traduz na maior quota por região a nível mundial. Em relação a Ásia e ao Pacífico, ambos com uma facturação de 323. 000 milhões de dólares, equivalente a 251.000 milhões de euros, alcançando os 30% das receitas do turismo internacional, o continente Americano obteve ingressos na ordem dos 215.000 milhões de dólares o que corresponde 167.000 milhões de euros, chegando a obter os 20% das receitas do turismo internacional, o Médio Oriente ocupa a quarta posição com uma quota de mercado no valor de 4%, dos ingressos alcançados do turismo internacional, conseguindo uma facturação de 47.000 milhões de dólares, o que pressupõem-se 36.000 milhões de euros. Na última posição mais em "terreno positivo" e com uma quota de mercado na ordem dos 3%, encontra-se o continente Africano que registou uma facturação de 34.000 milhões de dólares, equivalente a 26.000 milhões de euros (*OMT*, 2013).

O impacto das receitas das viagens do turismo internacional fez-se reflectir na balança de pagamentos, o turismo também é gerador de receitas nas exportações transversalmente nos transportes internacionais de passageiros. Segundo a *OMT*, produziu-se uma facturação em 2012, de 219.000 milhões de dólares, o que alcançará um total de todas receitas geradas pelo turismo internacional a cifra de 1,3 biliões de dólares, o que fará uma média de 3.500 milhões de dólares ao dia.

A quota de mercado das viagens e transportes de passageiros do turismo internacional representa em 30% das exportações mundiais, 6% das exportações mundiais estão relacionadas com os bens e serviços. Actualmente o turismo é o quinto sector a nível mundial, depois das empresas petrolíferas, as de produtos químicos, os produtos alimentar e a indústria de automóveis (*Organização Mundial do Turismo - OMT*, 2013).

De acordo com *OMT* (2012), destacou também o crescimento sustentável dos dez principais destinos das economias mais desenvolvidas, e as consideradas emergentes, em termos de receitas registadas neste mesmo ano, ocupando assim os primeiros lugares países como: Estados Unidos, Espanha, França, China e a Itália, seguidos por Macau (China), Alemanha, o Reino Unido, Hong Kong (China) e Austrália. Segundo a *OMT*, referiu-se que alguns dos destinos turísticos mais maduros do mundo, que ocupam a primeira posição obtiveram resultados em

receitas consideráveis: os Estados Unidos alcançou uma quota de 11%, a França chegou aos 7%, seguido da Alemanha com 6%, e do Reino Unido com 5%, Hong Kong (China) obteve receitas na ordem dos 14%. Existem outros destinos de economias desenvolvidas que apresentam índices de crescimento que superam os 10%, como a Suécia que alcançou uma taxa de crescimento de 17%, o Japão com 33%, a República da Coreia situou-se nos 14% e a Finlândia que também obteve um crescimento na ordem dos 16%. No que diz respeito aos destinos das economias emergentes, os que mais destacaram um maior crescimento foram: Tailândia com 25%, seguido da Índia 22%, Polónia 13%, África do Sul 18%, o Egipto 14%, Vietname 18% e a Ucrânia 13%.

As previsões apontam que o turismo internacional vai manter um forte crescimento no ano 2013 (*Organização Mundial do Turismo (OMT), 2013*).

A maior parte das viagens internacionais são realizadas em avião, e os motivos de lazer em 2012, ultrapassaram algo mais da metade de todas as chegadas de turistas internacionais alcançando 52% o que corresponde a 536 milhões de chegadas em todo o mundo. Dos quais cerca de 14% dos turistas internacionais disseram que iriam em viagem de negócios ou motivos de carácter profissional, no qual 27% fizeram por outros motivos, tais como visitar familiares, por razões de carácter religioso ou por peregrinação, tratamentos e cuidados de saúde, etc., os restantes 7% das chegadas não especificaram o real motivo das suas visitas.

Com estes resultados o turismo internacional superou a barreira dos 1.000 mil milhões de chegadas de turistas internacionais, originando um crescimento de visitantes que pernoitam 4% em 2012, superando pela primeira vez em toda a história do turismo, a cifra dos 1.000 mil milhões. Apesar da crise económica mundial, a resposta do turismo internacional manteve-se estável em 2012. Com uma subida de 40 milhões de turistas, mais em todo o mundo, ascendendo aos 4%, chegando a alcançar um total de chegadas de turistas internacionais de 1.035 mil milhões, partindo dos 995 milhões de chegadas registadas em 2011 (*OMT, 2013*, p.



Figura 40 - Turismo Receptor por Motivos de Visita, 2012

Fonte: (Organização Mundial do Turismo (OMT))

	Llegadas de turistas internacionales (millones)							Cuota de mercado (%)	Variación (%)		Crecimiento medio anual (%) '05-'12*
	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012*		11/10	12/11	
Mundo	436	529	677	807	949	995	1.035	100	4,8	4,0	3,6
Economías avanzadas ¹	297	336	420	459	506	530	551	53,2	4,8	3,8	2,6
Economías emergentes ¹	139	193	256	348	443	465	484	46,8	4,9	4,3	4,8
Por regiones de la OMT:											
Europa	262,7	305,9	388,0	448,9	485,5	516,4	534,2	51,6	6,4	3,4	2,5
Europa del Norte	29,8	37,7	46,4	60,4	62,8	64,0	64,9	6,3	2,0	1,4	1,0
Europa Occidental	108,6	112,2	139,7	141,7	154,3	161,5	166,6	16,1	4,6	3,2	2,3
Europa Central/Oriental	33,9	58,1	69,3	90,4	96,0	103,9	111,6	10,8	9,4	7,4	3,1
Eur. Meridional/Medit.	90,3	98,0	132,6	156,4	173,5	187,0	191,1	18,5	7,8	2,2	2,9
- de los cuales EU-27	231,3	267,7	326,8	356,1	371,0	390,9	400,2	38,7	5,4	2,4	1,7
Asia y el Pacífico	55,8	82,0	110,1	153,6	205,1	218,2	233,6	22,6	6,4	7,0	6,2
Asia del Nordeste	26,4	41,3	58,3	85,9	111,5	115,8	122,8	11,9	3,8	6,0	5,2
Asia del Sudeste	21,2	28,4	36,1	48,5	70,0	77,3	84,6	8,2	10,4	9,4	8,3
Oceanía	5,2	8,1	9,6	11,0	11,6	11,7	12,1	1,2	0,9	4,1	1,4
Asia Meridional	3,1	4,2	6,1	8,1	12,0	13,5	14,1	1,4	12,6	4,4	8,2
Américas	92,8	109,0	128,2	133,3	150,4	156,0	163,1	15,8	3,7	4,6	2,9
América del Norte	71,7	80,7	91,5	89,9	99,3	102,1	106,7	10,3	2,8	4,5	2,5
El Caribe	11,4	14,0	17,1	18,8	19,5	20,1	20,9	2,0	3,0	3,8	1,5
América Central	1,9	2,6	4,3	6,3	7,9	8,3	8,9	0,9	4,4	7,5	5,0
América del Sur	7,7	11,7	15,3	18,3	23,6	25,5	26,7	2,6	7,8	4,8	5,5
África	14,8	18,8	26,2	34,8	49,9	49,4	52,4	5,1	-0,8	5,9	6,0
África del Norte	8,4	7,3	10,2	13,9	18,8	17,1	18,5	1,8	-9,1	8,7	4,2
África Subsahariana	6,4	11,5	16,0	20,9	31,1	32,4	33,8	3,3	4,1	4,4	7,1
Oriente Medio	9,6	13,7	24,1	36,3	58,2	54,9	52,0	5,0	-5,6	-5,4	5,2

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, junio de 2013)

¹ Clasificación basada en el Fondo Monetario Internacional (FMI), véase el anexo estadístico del FMI World Economic Outlook de abril de 2012, página 177, en www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2012/01.

Tabela 42 - Chegadas de Turistas Internacionais (1990/2012)

Llegadas de turistas internacionales por (sub)regiones																						
	Año completo					Cuota	Variación			Datos mensuales/trimestrales												
							(porcentaje de variación sobre el mismo periodo del año anterior)															
	2000	2005	2010	2011	2012		2012	10/09	11/10	12/11	2012*											
					(millones)	(%)			(%)	T1	T2	T3	T4	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.	T1	T2	T3	T4
Mundo	678	805	952	996	1.035	100	6,5	4,7	3,8	5,9	4,0	2,6	3,7	4,0	2,7	2,5	5,0	3,7	4,1	7,1	5,5	4,0
Economías avanzadas¹	422	461	507	530	550	53,1	5,2	4,6	3,6	6,4	3,7	2,8	2,4	3,7	3,4	2,1	3,3	1,9	3,5	7,3	6,3	5,1
Economías emergentes¹	256	344	445	466	485	46,9	8,0	4,8	4,1	5,4	4,4	2,3	4,9	4,5	1,9	3,0	6,5	5,3	4,6	6,8	4,4	2,9
Por regiones de la OMT:																						
Europa	389,4	447,0	487,6	517,5	534,8	51,7	3,0	6,1	3,3	4,8	3,6	2,9	2,8	3,6	4,0	2,4	3,8	2,5	5,9	9,4	6,8	5,6
Europa del Norte	47,8	62,4	63,8	64,8	65,1	6,3	1,8	1,6	0,4	4,1	1,5	-2,8	1,7	-4,0	0,8	-1,0	7,5	-0,8	10,6	16,4	12,2	5,6
Europa Occidental	139,7	141,7	154,3	161,0	165,8	16,0	3,9	4,3	3,0	5,9	3,4	1,9	2,1	1,5	4,5	3,5	1,2	1,2	3,9	5,4	3,3	5,3
Eur. Central/Oriental	69,3	90,4	95,9	105,3	113,7	11,0	3,4	9,8	8,0	9,2	9,5	7,0	7,0	7,0	7,1	7,2	7,4	6,3	7,7	9,7	6,9	8,2
Eur. Meridional/Medit.	132,6	152,5	173,5	186,4	190,2	18,4	2,4	7,4	2,0	0,8	1,2	3,5	0,9	6,2	2,9	0,1	1,5	2,0	4,8	10,2	8,0	4,2
de los cuales UE-27	328,1	358,1	372,0	390,9	400,1	38,7	2,6	5,1	2,3	4,5	2,3	1,9	1,4	2,4	3,0	1,1	2,6	0,8	5,2	9,0	6,6	5,2
Asia y el Pacífico	110,1	153,6	205,1	218,1	232,9	22,5	13,2	6,4	6,8	8,7	7,8	4,8	6,1	6,5	4,7	4,2	8,8	5,3	4,8	6,0	8,1	6,9
Asia del Nordeste	58,3	85,9	111,5	115,8	122,8	11,9	13,8	3,8	6,0	8,4	8,6	5,4	2,3	7,1	4,6	2,0	2,6	2,3	2,1	0,7	5,1	7,3
Asia del Sudeste	36,1	48,5	70,0	77,3	84,0	8,1	12,5	10,4	8,7	9,8	7,5	4,3	13,1	6,2	5,8	8,8	20,2	10,6	7,7	14,1	14,1	6,3
Oceanía	9,6	11,0	11,6	11,7	12,1	1,2	6,1	0,9	4,0	4,6	6,4	3,3	2,5	5,3	3,0	0,7	5,9	1,3	-0,5	0,6	0,2	3,0
Asia Meridional	6,1	8,1	12,0	13,4	14,0	1,4	19,5	12,0	4,4	8,8	2,4	3,8	2,5	3,6	1,6	1,4	2,7	3,5	16,0	17,9	10,2	10,4
Américas	128,2	133,3	150,3	156,3	162,1	15,7	6,4	4,0	3,7	6,9	3,0	2,8	2,4	4,0	2,5	2,0	2,7	2,6	2,8	6,2	3,7	3,1
América del Norte	91,5	89,9	99,3	102,1	105,6	10,2	6,7	2,8	3,4	7,6	1,8	2,6	2,4	4,0	1,9	2,3	2,8	2,1	0,6	5,1	3,4	1,7
El Caribe	17,1	18,8	19,5	20,1	20,9	2,0	1,6	3,0	4,0	5,2	5,7	3,4	1,6	4,4	5,0	0,7	1,5	2,2	2,5	3,5	1,4	4,3
América Central	4,3	6,3	7,9	8,3	8,8	0,8	4,0	4,4	6,0	7,0	6,9	5,1	4,9	6,1	4,9	1,6	5,3	6,8	2,7	4,2	2,8	4,7
América del Sur	15,3	18,3	23,6	25,8	26,9	2,6	10,0	9,4	4,2	6,1	4,9	2,8	2,5	2,9	3,0	1,6	2,6	3,2	9,7	15,3	7,7	7,0
África	26,2	34,8	49,8	49,2	52,3	5,1	8,5	-1,1	6,3	4,9	6,9	6,9	6,1	17,6	7,0	5,6	4,7	7,8	4,1	-3,2	-2,8	3,7
África del Norte	10,2	13,9	18,8	17,1	18,5	1,8	6,7	-9,1	8,7	9,5	11,8	8,9	4,5	37,1	4,3	6,6	-1,8	8,2	-11,1	-8,6	-11,9	-3,4
África Subsahariana	16,0	20,9	31,0	32,2	33,8	3,3	9,7	3,7	5,0	3,2	4,1	5,5	6,8	6,3	8,5	5,1	7,5	7,6	11,0	0,1	5,0	7,2
Oriente Medio	24,1	36,3	59,2	55,3	52,6	5,1	13,5	-6,7	-4,9	-0,3	-4,7	-13,7	0,7	-12,6	-22,3	-6,2	3,7	3,4	-6,2	1,6	-6,5	-13,2

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, enero de 2013)

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, enero de 2013)

¹ Clasificación basada en el Fondo Monetario Internacional (FMI), véase el anexo estadístico del FMI World Economic Outlook de abril de 2012, página 177, en www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2012/01.

Tabela 43 - Chegadas de Turistas Internacionais (Por) Região (2000/2007)

Neste mesmo ano de 2012, mais de metade dos viajantes de toda a esfera mundial, chegaram aos seus destinos por transporte aéreo 52%, quanto o resto dos viajantes realizou o seu percurso por transporte terrestre 48%, ou seja, por via rodoviária, e 40% utilizaram os caminho-de-ferro (comboio 2%), os restantes 6% utilizou como transporte para viajar via marítima, o que pode-se tirar como conclusão que durante muitos anos a tendência é que os transportes aéreos comecem a ser opção para milhares de viajantes, que segundo consta na figura abaixo existe um ligeiro crescimento em relação o transporte terrestre, concedendo um incremento progressivo e proporcional dos transportes aéreo no seu total (*OMT*, Edição 2013, p.5).



Figura 41 - Turismo Receptor por Meio de Transporte, 2012 (Quota)

Fonte: Organização Mundial do Turismo

No que se refere aos consumos gerados pelos visitantes internacionais, como alojamento, serviços, transporte interior, lazer e compras, compõem e constituem uma importante injeção de capital para as economias de vários destinos, originando a criação de emprego, e oportunidades de desenvolvimento para estes mesmos destinos. Quase noventa países tiveram receitas geradas pelo turismo internacional no valor de mil milhões de dólares em 2012 (*OMT*, Edição 2013, p.5).

O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda

	Ingresos por turismo internacional Monedas locales, precios constantes				Cuota de mercado (%)	\$ EE.UU. Ingresos			Euro		
	Variación (%)					(miles de millones)		por llegada	(miles de millones)		por llegada
	09/08	10/09	11/10	12*/11		2011	2012*	2012*	2011	2012*	2012*
Mundo	-5,5	5,5	4,7	4,0	100	1.042	1.075	1.040	749	837	810
Economías avanzadas¹	-6,4	5,8	5,9	4,3	64,1	672	689	1.250	482	536	970
Economías emergentes¹	-3,8	4,9	2,8	3,6	35,9	371	386	800	266	300	620
Por regiones de la OMT:											
Europa	-6,3	0,1	5,2	2,3	42,6	466,7	457,8	860	335,3	356,3	670
Europa del Norte	-3,6	3,3	3,4	5,2	6,7	69,8	72,4	1.120	50,1	56,3	870
Europa Occidental	-6,6	1,3	4,3	3,0	14,6	161,6	157,0	940	116,1	122,2	730
Europa Central/Oriental	-8,0	-2,9	7,8	5,2	5,3	56,0	57,0	510	40,2	44,3	400
Europa Meridional/Medit.	-6,4	-1,3	6,0	-0,3	15,9	179,3	171,4	900	128,8	133,4	700
- de los cuales EU-27	-7,0	0,9	4,3	1,9	34,2	378,3	367,7	920	271,8	286,2	720
Asia y el Pacífico	-0,7	15,4	8,0	6,2	30,1	298,6	323,9	1.390	214,5	252,1	1.080
Asia del Nordeste	1,9	21,4	8,8	8,3	15,5	149,6	166,8	1.360	107,5	129,9	1.060
Asia del Sudeste	-7,0	15,1	12,8	6,6	8,5	84,4	91,7	1.080	60,7	71,3	840
Oceanía	4,2	-2,9	-5,7	-1,5	3,8	40,8	41,2	3.390	29,3	32,1	2.640
Asia Meridional	-3,2	16,3	12,1	5,2	2,2	23,7	24,2	1.710	17,0	18,8	1.330
Américas	-10,2	4,4	5,0	5,9	19,8	197,9	212,6	1.300	142,2	165,5	1.010
América del Norte	-12,2	6,0	5,9	6,7	14,5	144,2	156,4	1.470	103,6	121,7	1.140
El Caribe	-8,0	1,3	-0,5	2,0	2,3	23,5	24,5	1.170	16,9	19,1	910
América Central	-6,5	1,1	0,7	8,9	0,7	7,1	8,0	900	5,1	6,2	700
América del Sur	0,0	-1,6	6,7	3,6	2,2	23,1	23,7	890	16,6	18,5	690
África	-5,5	2,3	1,6	5,8	3,1	32,7	33,6	640	23,5	26,1	500
África del Norte	-4,7	0,2	-5,5	2,4	0,9	9,6	9,4	510	6,9	7,3	390
África Subsahariana	-5,9	3,5	4,9	7,2	2,3	23,1	24,2	720	16,6	18,9	560
Oriente Medio	1,2	17,2	-14,1	-2,0	4,4	46,4	47,0	900	33,4	36,6	700

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, junio de 2013)

¹ Clasificación basada en el Fondo Monetario Internacional (FMI), véase el anexo estadístico del FMI World Economic Outlook de abril de 2012, página 177, en www.imt.org/external/pubs/t/weo/2012/01.**Tabela 44 - Receitas Provenientes do Turismo Internacional, 2009/2012**

Pela tabela exposta, pode-se tirar as seguintes conclusões sobre as receitas geradas pelo turismo internacional em todo o mundo desde 2009 até 2012: no que diz respeito ao ano 2009, a economia mundial entrou em recessão na ordem dos -5,5%, com impacto para as economias mais desenvolvidas que neste mesmo ano tiveram uma recessão de -6,5%, as economias emergentes também tiveram neste período em "terreno negativo" ficando em -3,8%, o que seria da seguinte forma por continentes, Europa com efeito da crise mundial em 2009, teve uma diminuição da sua economia no valor de -6,3%, o continente Asiático e o Pacífico tiveram uma desaceleração de -0,7%, no que concerne ao continente Americano, onde o impacto da recessão foi maior com -10,2%, África que também foi afectada pela crise mundial ficou com -5,5%, o Oriente Médio, foi o único lugar do globo onde nesta mesma época registou um crescimento 1,2%. No período homólogo de 2010, houve uma melhoria no desempenho da economia mundial, obtendo um crescimento de 5,5%, no que afectou positivamente as economias desenvolvidas, tendo um crescimento de 5,8%, e para as economias emergentes também registou um aumento de 4,9%, mesmo assim a nível de regiões o continente Europeu registou um ligeiro crescimento de 0,1%, a Ásia e o Pacífico, tiveram um melhor desempenho de 15,4%, o continente Americano também esteve em "terreno positivo" com uma subida de 4,4%, destacando o continente Africano, com um crescimento de 2,2%, a região que mais

cresceu em 2010, foi o Médio Oriente com 17,2%. No ano de 2011, o ritmo de crescimento da economia global continua a dar bons sinais de recuperação chegando alcançar os 4,7%, uma vez mais impulsionando o crescimento das economias desenvolvidas chegando a registar uma subida 5,9%, e 2,8, para economias emergentes, o que suscitou uma forte recuperação no continente Europeu que atingiu o crescimento de 5,2%, a Ásia e o Pacífico, registaram uma subida de 8,0%, o continente Americano também registou um crescimento na ordem dos 5,0%, e África obteve uma subida de 1,6%, quanto ao Médio Oriente, teve uma forte diminuição neste mesmo ano ficando em "terreno negativo", -14,1%. Em 2012, a economia mundial continua a mostrar sinais de crescimento, ficando na casa dos 4,0%, influenciando as economias mais desenvolvidas que obtiveram uma subida de 4,3%, contagiando as economias emergentes que também verificou-se uma subida 3,6%. Por regiões pode-se verificar uma vez mais o continente Europeu a recuperar obtendo um acréscimo de 2,3%, seguido de um ligeiro abrandamento da região da Ásia e o Pacífico, comparando com os anos anteriores, mesmo assim registaram um crescimento de 6,2%. O continente Americano também continua ascender e registou um aumento de 5,9%, África também teve um bom desempenho da sua economia com 5,8%, situação diferente na zona do Oriente Médio, que regista pelo segundo ano consecutivo um desempenho negativo na ordem dos -2,0% (OMT, Edição 2013, p.5).

Os países de destinos turísticos, que produzem receitas derivadas pela actividade turística internacional, contabilizam-se como exportações que são transacções geradas pelos visitantes do dia e dos que pernoitam. Ficando de fora os gastos em transporte internacional de passageiros contratos de empresas fora do país de residência dos viajantes, que estão figurados em saídas diferentes de transporte internacional de passageiros.

Tendo em conta que valor das exportações do transporte internacional de passageiros em 2012, chegou a alcançar receitas de 213.000 milhões de dólares Americanos equivalentes a 166.000 milhões de euros, segundo a *Organização Mundial do Turismo (OMT)*. As receitas totais provenientes do turismo internacional, onde estão incluídas o transporte internacional de passageiros, chegaram ao valor de 1,3 biliões de dólares (1,0 biliões de euros) em 2012. No qual o turismo internacional prestou o seu contributo com 3.500 mil milhões de dólares (2.700 mil milhões de euros) diários de receitas a nível mundial de exportações (OMT, Edição 2013, p.6).

	Ingresos por turismo internacional (miles de millones)							Variación precios corrientes (%)					Variación precios constantes (%)				
	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012*	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11
Monedas locales								6,4	-4,0	8,2	8,7	7,1	1,7	-5,5	5,5	4,7	4,0
\$ EE.UU.	262	403	475	680	930	1.042	1.075	9,7	-9,4	8,7	12,0	3,1	5,7	-9,1	7,0	8,6	1,0
Euro	206	308	515	547	702	749	837	2,2	-4,4	14,4	6,7	11,7	-1,0	-4,7	12,6	3,9	9,0

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, junio de 2013)

Tabela 45 - Receitas do Turismo Internacional desde, 1990/2012

Quanto aos principais destinos turísticos do mundo em 2012, não houve grandes alterações no ranking de chegadas e de receitas, a nível mundial.

Em 2012, produziram-se duas alterações entre os dez primeiros países por chegadas de turistas internacionais. Alemanha (30 milhões de chegadas) avançou uma posição ocupando o sétimo lugar do ranking, e Federação da Rússia (26 milhões de chegadas) ocupou a nona posição, ascendendo três lugares. No diz respeito aos dez primeiros destinos do turismo internacional, por receitas, Macau e Hong Kong (Regiões Administrativas da China) escalaram a quinta posição.

No que diz respeito ao primeiro posto de chegadas de turistas internacionais por regiões, a França segue ocupando o primeiro lugar com um total de 83 milhões de visitantes em 2012, e no ranking dos países que mais geram receitas através do turismo internacional, ocupa o terceiro lugar com ingressos no valor de 54.000 milhões de dólares.

Os Estados Unidos continuam a ocupar a primeira posição no que diz respeito aos ingressos com um número de ingressos de 126.000 milhões de dólares, e ocupa o segundo lugar em chegadas com 67 milhões. Espanha é o segundo país que mais receitas obtêm no mundo e o primeiro de toda Europa com 56.000 milhões, mas na tabela de classificação de chegadas ocupa a quarta posição, num total de 58 milhões. A China continua no terceiro lugar no que se refere a receitas, 50.000 milhões.

Itália ocupa a quinta posição em termos de chegadas (46 milhões) e em termos de receita gerada encontra-se na sexta posição com 41.000 milhões. Turquia mantém-se na sexta posição a nível de chegadas. Alemanha escalou um lugar mais, situando-se em sétimo posto. O Reino Unido retrocedeu para a oitava posição, no que respeita as chegadas e receitas. A Malásia

ocupa o décimo lugar do ranking, enquanto que a Austrália é a décima em termos de receita gerada (OMT, Edição 2013, p.6).

Llegadas de turistas internacionales					
Rango	Series ¹	Millones		Variación (%)	
		2011	2012*	11/10	12*/11
1 Francia	TF	81,6	83,0	5,0	1,8
2 Estados Unidos	TF	62,7	67,0	4,9	6,8
3 China	TF	57,6	57,7	3,4	0,3
4 España	TF	56,2	57,7	6,6	2,7
5 Italia	TF	46,1	46,4	5,7	0,5
6 Turquía	TF	34,7	35,7	10,5	3,0
7 Alemania	TCE	28,4	30,4	5,5	7,3
8 Reino Unido	TF	29,3	29,3	3,6	-0,1
9 Federación de Rusia	TF	22,7	25,7	11,9	13,4
10 Malasia	TF	24,7	25,0	0,6	1,3

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

¹ Véase la nota al final de la página 9

Tabela 46 - Chegadas de Turistas nos Dez Maiores Destinos a Nível Mundial (2012)

Ingresos por turismo internacional							
Rango	\$ EE.UU.				Monedas locales		
	Miles de millones		Variación (%)		Variación (%)		
	2011	2012*	11/10	12*/11	11/10	12*/11	
1	Estados Unidos	115,6	126,2	11,7	9,2	11,7	9,2
2	España	59,9	55,9	14,0	-6,6	8,6	1,2
3	Francia	54,5	53,7	16,2	-1,5	10,7	6,7
4	China	48,5	50,0	5,8	3,2	1,0	0,8
5	Macao (China)	38,5	43,7	38,3	13,7	38,6	13,3
6	Italia	43,0	41,2	10,9	-4,2	5,6	3,8
7	Alemania	38,9	38,1	12,1	-1,9	6,7	6,2
8	Reino Unido	35,1	36,4	8,2	3,7	4,4	5,2
9	Hong Kong (China)	27,7	32,1	24,6	16,0	24,9	15,6
10	Australia	31,5	31,5	8,1	0,2	-3,8	-0,2

(Otras procedentes de la OMT, junio de 2013)

Tabela 47 - Receitas dos Dez Maiores Destinos a Nível Mundial (2012)



Figura 42 - Chegadas de Turistas Internacional, 2013

Fonte: World Tourism Organization (UNWTO) 2014

Segundo a *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, o número de chegadas de turistas internacionais teve um crescimento na ordem dos 5%, em 2013, o que chegou a alcançar os 1.087 mil milhões, de turistas em todo o mundo. Independentemente das complicações económicas e sociais, em que várias regiões do globo vem a padecer, os resultados da actividade turística internacional superaram as expectativas, e que comparado com o ano de 2012, houve uma subida do número de viagens de turistas internacionais, no ano de 2013, viajaram mais 52 milhões de turistas, face ao ano de 2012.

Ainda a *Organização Mundial do Turismo (OMT)*, perspectiva para o ano 2014, um crescimento na ordem dos 4% ou 4,5%, o que pode perfeitamente uma vez mais superar todas as expectativas que a instituição tinha previsto.

O ano de 2013 foi positivo para o turismo internacional no qual os destinos que mais beneficiaram foram a Ásia e o Pacífico com um aumento na ordem dos 6%, seguido do continente Africano com uma subida de 6%, a Europa registou uma subida na ordem dos 5%. As regiões que mais destacaram-se foi o Sudeste Asiático com uma ascensão na ordem dos 10%, seguido da Europa Central e do Leste, ambas com subidas de 7%, aos países da Europa Mediterrânica

também registaram uma subida na ordem dos 6% e por último o Norte de África registou um incremento de 6% (*OMT*, 2014).

A instituição que representa o turismo no mundo (*OMT*), tem previsto para o ano 2014, uma subida de 4% e 4,5% o número de turistas internacionais em todo o mundo, desta forma superando uma vez mais todas as suas expectativas a longo prazo que tinha como estimativa alcançar os 3,8% anuais entre 2010 até 2020.

Grande parte desta previsão deve-se aos resultados positivos internacional alcançou em 2013, e também prevê-se um melhoramento económico a nível mundial para o ano 2014, indicadores que podem gerar confiança para mais um ano de excelentes resultados no sector do turismo internacional.

A previsão para esta subida do turismo internacional segundo a *OMT*, as regiões que mais beneficiaram com esta subida é: Ásia e o Pacífico ambos com 5% e 6%, seguido do continente Africano com uma subida entre 4% e 6%, o continente Europeu, e as Américas estão previstos alcançar uma subida de 3% e 4% em ambos os casos, na zona do Médio Oriente, as previsões são mais moderadas mais de carácter positiva (0% a 5%), apesar da instabilidade que se vive na região.

Quanto aos números de maior chegada de turistas internacionais por continente, uma vez mais as previsões apontam para o continente Europeu, que recebera 29 milhões de turistas internacionais adicionais face ao ano 2013. Desta forma obterá uma subida de 563 milhões de turistas anuais. O que pode provocar um crescimento na ordem dos 5%, superando uma vez mais as estimativas de 2013, duplicando desta maneira a taxa média de incremento da região em períodos homólogos de 2005-2012 que era de 2,5%, ao ano.

Em termos de crescimentos relativos, o continente Asiático e o Pacífico, ambos com uma previsão de crescimento na ordem dos 6%, e o número de turistas nestas regiões obteve um crescimento na ordem dos 14 milhões, o que chegará a registar um aumento de 248 milhões de turistas.

No que respeita o Sudeste Asiático registou uma subida de 10%, o que se tornou na sub-região que alcançou melhores resultados, em relação à Ásia Meridional, o crescimento foi de 4%, a região da Oceânia e o Noroeste Asiático alcançou os 4% em ambos os casos.

As Américas registaram um crescimento de 4%, o que obteve um incremento de mais seis milhões de chegadas, alcançando um total de 169 milhões de turistas anuais. A maior subida teve lugar nos destinos da América do Norte e América Central (com uma subida de 4% em ambos os casos), no caso da América do Sul teve uma subida mais ligeira (2%), a região das

Caraíbas também teve um crescimento moderado (apenas 1%), onde claramente existe uma desaceleração comparando com o ano de 2012.

Quanto ao continente Africano, obteve uma subida (de 6%), o que trouxe um incremento de treze milhões de novas chegadas, alcançando um novo recorde fixado em 56 milhões de turistas anuais, consequência da reactivação que o Norte de África está a experimentar (com 6%), no qual o continente está gozando de políticas de sustentabilidade em alguns destinos da África Subsariana que registou uma subida (de 5%). O Médio Oriente, obteve resultado positivo ligeiro (0% registando os 52 milhões de chegadas), no qual considera-se semelhantes e instáveis.

Quanto à Rússia e à China que actualmente encabeça o crescimento de 2013, os dez mercados emissores mais relevantes a nível mundial, destacam-se com notoriedade a Rússia e a China. A China foi considerada o maior mercado emissor do mundo em 2012, com um gasto de 102.000 milhões de dólares Americanos, o que registou um crescimento a nível de gasto de 28%, nos três primeiros trimestres do ano 2013. Por outro lado, a Federação da Rússia considerada o quinto maior mercado emissor do mundo, publicou que tinha sofrido um crescimento de 26% até o mês de Setembro.

Consequentemente os mercados emissores das economias mais desenvolvidas do mundo, tiveram um crescimento mais modesto. França teve um crescimento de 6%, onde conseguiu recuperar depois ter um ano de 2012 baixo, quanto aos Estados Unidos e ao Reino Unido, Canadá e Austrália, obtiveram um crescimento na ordem dos 3%. Ao contrário da Alemanha, Japão e Itália, pronunciaram ter sofrido um retrocesso em termos de gastos do turismo emissor.

No que diz respeito aos mercados emergentes, estipulado com um crescimento substancial de gasto relacionado com o turismo emissor foi a Turquia que obteve um acréscimo de 24%, Qatar que registou uma subida de 18%, Filipinas com 18%, Kuwait com 15%, Indonésia com uma subida na ordem dos 15% (OMT, 2014).

A *Organização Mundial do Turismo* (OMT, Edição de 2013), fez saber que o turismo é responsável pelos seguintes resultados: 9% do Produto Interno Bruto (PIB), com efeito directo, e indirecto a nível mundial, e 1 em cada 11 empregos registados é proveniente do turismo, também gera receitas no valor de 1,3 biliões de dólares em exportação em todo o mundo, é o protagonista de 6% exportações a nível mundial, passou de 25 milhões de turistas internacionais no ano de 1950, para 1.035 mil milhões de turistas em 2012, também concebe cifras de 5 e 6 mil milhões de turistas interno a nível mundial, e tudo aponta segundo as previsões da OMT,

que existirá no mundo 1.800 mil milhões de turistas internacionais até 2030 (OMT, Edição 2013, p. 2).



Panorama OMT del turismo internacional, edición 2013

Figura 43 - Previsão do Crescimento do PIB, em Angola, 2005/2015

Fonte: (OMT, EDIÇÃO 2013, p. 2).

Conclusão

Aproveitando do bom desempenho do turismo internacional, e até mesmo o crescimento da actividade turística da região da África Subsariana e pelo desenvolvimento e prosperidade que Angola tem vindo a alcançar, é fundamental que o país comece a delinear estratégias para desenvolver actividade turística na região, no qual seria uma mais-valia na diversificação da economia do país e também uma importante fonte geradora de emprego para a população, como podemos anteriormente ver que o turismo internacional é responsável por 1 posto de trabalho em cada 11 postos criados em todo o mundo.

Uma das estratégias a serem criadas para desenvolver actividade turista em Angola, deve ser uma aposta de carácter permanente na formação dos seus profissionais na área do turismo, porque sabe-se que o turismo de hoje, é feito por pessoas cada vez melhor informadas, e com um nível de formação alto. Por outro lado, Angola necessita fazer um maior investimento na área da agricultura e das pescas, é importante que o turismo seja apoiado pelo sector primário, porque cria independência, gera postos de trabalho local, e evita sobretudo importar produtos relativamente caros e também promove os produtos da região. Por exemplo: grande parte das receitas geradas em Cabo Verde, não permanecem no país, porque, o turismo em Cabo Verde, é dependente do investimento estrangeiro, no qual quase tudo que é consumido no país, é proveniente do estrangeiro, levando uma grande parte das receitas geradas no país, e com ele muitos postos de trabalho. Por isso considera-se fundamental apostar num turismo sustentável, sobretudo quando sabemos que Angola tem quantidade de recursos disponíveis para o fazer.

Relação Entre o Transporte Aéreo e a Indústria da Hotelaria com a Economia.

Segundo *Matias et al.* (2011) *cit.* por. *Simão* (2013, p.27), no que concerne, em termos de bibliografia, que nos permita fazer uma ligação entre o sector do transporte aéreo e a actividade económica a nível mundial, não existe, até nas circunstâncias actuais uma união sólida, que possamos extrair um desfecho no domínio de difundir com maior precisão estes dois fenómenos.

Na maior parte das ocasiões, os autores apoiam-se em estudos de acontecimentos peculiares, visíveis em escritos de publicação científica ou baseam-se em relatórios feitos pelas instituições ligadas a indústria aeronáutica de cada país (*Whitelegg.*, 2010, *cit.* por. *Simão*, 2013, p.27).

As superioridades dos associados, particularmente os que nada tem a ver com a indústria aeronáutica, sentem-se pouco ou nada habituados com o sector de transporte aéreo, ainda hoje quem pensa que falar desta actividade, é apenas falar de companhias de transporte aéreo, aeroportos e aeronaves, na realidade este sector vai muito mais além, causando de forma notória o seu impacto nas economias dos países na esfera mundial.

A outra parte da sociedade que procura estar informada ou que está directa ou indirectamente com estes sectores que levanta paixão para muitos, independentemente da informação que foi descrita previamente, sabe-se que o transporte aéreo, tem no seu conjunto vários sectores a operarem em união, no qual citaremos algumas das suas componentes, transporte de carga e correio, passageiros, outras empresas, serviços de catering, serviços de bagagem, agências de viagens, entre outros. Por outro lado, existem outros sectores que de uma forma indirecta podem influenciar actividade do transporte aéreo, por exemplo o sector da construção civil, sector hoteleiro, restauração e outros mais (*Page*, 2009, *cit.* por. *Simão* 2013, p. 27-28).

Na realidade, é credível considerar que o transporte aéreo é um amplo agrupado de organizações empresariais, e indivíduos vêm-se unidos entre si, proporcionando uma vasta e diversidade de bens e serviços, favorecendo economicamente a todos eles e também contribui para o bom funcionamento da indústria aeronáutica que nos últimos anos tem ganho notoriedade (*Oliveira*, 2009, *cit.* por. *Simão*, 2013, p.28).

A correlação do transporte aéreo e o turismo, é única, e intensa porque são duas actividades dependentes uma da outra, sem transportes aéreos provavelmente não haveria turismo massificado como existe na actualidade, e sem turismo, a indústria do transporte aéreo, não seria a mesma que tem vindo a ser. Por isso é que consideramos que estas duas actividades estão condenadas a caminharem unidas para toda a sua existência. Há quem diga que foi o turismo que impulsionou o sector dos transportes aéreos para ter a necessidade de evoluir tecnologicamente, cada vez mais.

Neste subcapítulo faremos um enquadramento sobre os efeitos causados na economia mundial, através do transporte aéreo e a indústria da hotelaria.

Como foi visto anteriormente, segundo a *Organização Mundial de Turismo (OMT)*, divulgou recentemente um relatório intitulado “*Global Report on Aviation - Responding to the need of new tourism markets and destinations*” (Relatório Global sobre Aviação - Respondendo às necessidades dos novos mercados de turismo e destinos), no qual os responsáveis da OMT, expressaram de forma contundente sobre o fundamental. Os transportes aéreos são de extrema relevância para o desenvolvimento do turismo e o seu desempenho, também no mesmo relatório foi mencionado o excepcional crescimento do turismo internacional nos últimos anos – que passou de 25 milhões de turistas internacionais em 1950, para 1.035 mil milhões de turistas em 2012, e que destes 52% dos turistas utilizaram em 2012, os transportes aéreos (OMT, Edição 2013, p. 2-5).

Segundo o *World Travel & Tourism Council (WTTC)*, publicou que o sector turístico foi promotor por 11,7%, do Produto Interno Bruto (PIB), a nível Mundial em 1999 e também foi o gerador de 8%, dos empregos originados em todo mundo na aquela época, o que significou uma receita no valor de 3,55 triliões de dólares e 192 milhões de postos de trabalho gerados em 1999, no sector da actividade turística mundial (*World Travel & Tourism Council, cit. por, Palhares e Santo Jr. 2001, p.1*).

Segundo o *World Travel & Tourism Council 2013*, publicou dados mais recentes sobre o impacto do turismo na economia mundial, a indústria turística em 2012, gerou directamente 101.118.000 de emprego em todo o mundo, isso gerou um aumento de 3,4% do emprego total a nível mundial, e as previsões apontam que em 2013, haverá um aumento de 1,2%, e que o número de empregos no mundo poderá situar-se em 102.364 milhões (3,4% do emprego total).

Estão incluídos nestes dados os maiores empregadores, a indústria hoteleira, agências de viagens, companhias aéreas e distintos serviços de transporte de passageiros, na qual incluem os serviços suburbanos, similarmente estão incluídos actividade como a restauração e o lazer.

A instituição *World Travel & Tourism Council*, prevê que em 2023, o turismo internacional gerará 125.288 mil empregos directos, o que terá um incremento de 2,0% ao ano durante os próximos dez anos (*World Travel & Tourism Council*, 2013, p.4).

WORLD: DIRECT CONTRIBUTION OF TRAVEL & TOURISM TO EMPLOYMENT

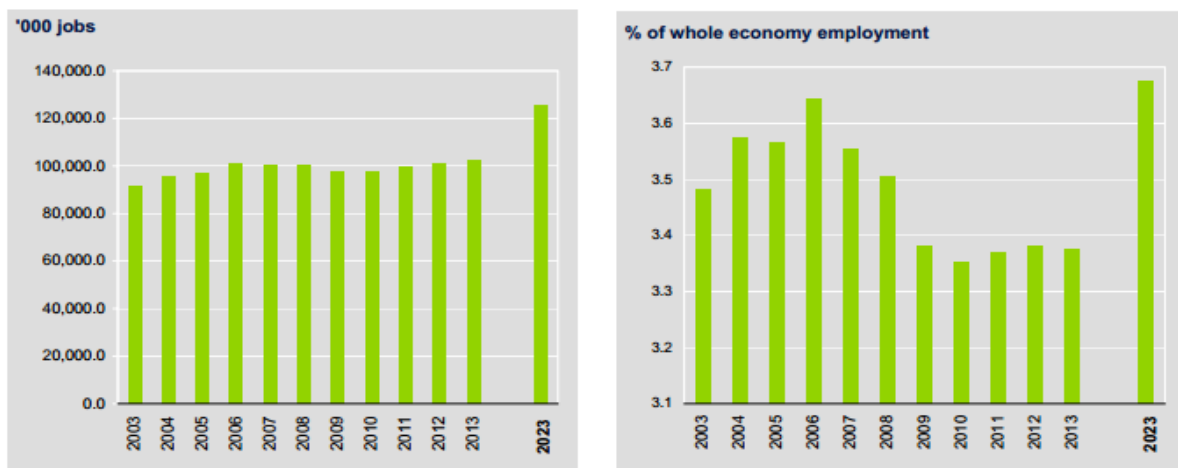


Figura 44 - Previsões, contribuição Directa de Viagens e Turismo Sobre o Emprego a Nível Mundial

Fonte: World Travel & Tourism Council 2013, p.4

Análise Externa PEST de Angola

Achou-se pertinente realizar uma análise PEST, interna para melhor compreendermos a situação, Política, Económica, Social, e Demográfica, do país.

Desta forma ficaremos a saber como todas estas variáveis podem influenciar positiva ou negativamente, as actividades dos transportes aéreos e da indústria hoteleira em Luanda.

Política

Angola é composta por um sistema presidencialista parlamentar, com um governo composto por uma maioria, proporcionando solidez política. O período das eleições presidenciais, é de cada 5 anos, onde todo cidadão Angolano tem o direito de exercer o seu voto de maneira livre e justa (*Ministério das Relações Exteriores*, 2010, *cit. por Silva* 2014).

Os órgãos de soberania de Angola, estão constituídos: Presidente da República, a Assembleia Nacional e Tribunais, que estão correlacionados e interagem (*Pinto*, 2010, *cit. por Silva* 2014).

O sistema defende a divisão e interdependência de poderes dos organismos de soberania, onde o Chefe de Estado, também é o responsável máximo do Executivo, ajudado pelo Vice-Presidente, Ministros e Secretários de Estado.

O Chefe de Estado tem plenos poderes no corpo executivo, e em simultâneo desempenha o cargo de Comandante Chefe das Forças Armadas Angolanas, que executa a função de promover e zelar a unidade nacional. A independência e a integridade territorial em Angola.

Uma das diversas funções que compete ao Presidente da República, é de nomear e exonerar o Vice-Presidente da República, Ministros, Secretários de Estados e o Governador do Banco Nacional, Chefe do Estado-Maior do Exército, Governadores Provinciais, o Procurador-Geral da República, os constituintes dos Juizes, o corpo Diplomático, Embaixadores (*Jover, E. et al.*, 2012, *cit. por Silva* 2014, p.100).

Angola encontra-se, dividida territorialmente por 18 províncias administrativas, no qual cada uma das províncias está representada por um Governador eleito pelo Chefe do Executivo. Os Governadores desempenham a função, de controlar e gerir o funcionamento das instituições administrativas locais, também prestam contas perante o Chefe do Executivo Angolano (*Apex Brasil*, 2012, *cit. por Silva* 2014, p.100).

No que corresponde a legislação em vigor, a Indústria hoteleira e o sector dos Transportes aéreos devem cumprir as regras impostas pelo *Ministério da Hotelaria e Turismo*, no caso da Indústria Hoteleira, no caso dos Transportes aéreos, corresponde ao, *INAVIC* e *ENANA*, EP, organismos amparados pelo Ministério dos Transportes, tendo em conta que devem acolher e adoptar os conselhos/ obrigações da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), onde Angola, é membro desde 11 de Março de 1977.

O país encontrava-se mergulhado num extenso período de guerra civil que prolongou-se durante 27 anos, após a independência de Angola em 1975.

Neste período de conflito civil, fizeram-se várias tentativas para se alcançar um acordo de paz, o que culminou em fracassos sucessivos, no qual a primeira tentativa realizou-se em 1992, com a intenção de implementar o processo democrático através de eleições legislativas, onde o Governo actual MPLA, saiu vencedor no processo eleitoral, o que provocou o descontentamento do maior partido da oposição, a *UNITA*. Após terem-se passado 2 anos, do primeiro processo de eleições democráticas, que terminou em conflito, iniciou-se uma segunda oportunidade para o país, em 1994, com as conversações do protocolo de Luzaka, onde culminou com o célebre acordo entre as duas maiores forças políticas do país (*MPLA/UNITA*), tendo como mediadores a *Organização das Nações Unidas (ONU)*, como países observadores do processo de paz, o Governo dos Estados Unidos, Governo da Federação Russa e o Governo de Portugal, no qual o ponto mais relevante do protocolo era o de cessar-fogo, iniciar um processo de reconciliação nacional, e posterior dar o começo de formação das Forças Armadas Angolanas (FAA).

Tendo em conta que era a segunda oportunidade de alcançar a tão desejada paz, por parte do povo Angolano. Também chegou a alcançar, fazendo desta forma que o país voltasse uma vez mais ao regresso do conflito armado, entre as duas facções.

Foi finalmente em 2002, que o país logrou alcançar a tão apetecida paz. O país começou a ver de forma considerada melhorias, fruto de um processo de paz duradoura que gerou estabilidade política e crescimento económico, há mais de uma década.

Angola tem tido um processo de desenvolvimento em vários sectores, sobretudo no sector de infra-estruturas na esfera económica e social, devastadas pela guerra (*Jover, E. et al., 2012; República de Angola - Comunidade Europeia, 2008, cit. por Silva, 2014*).

“*A doutrina do sistema legal do país está inspirada no direito civil e consuetudinário portugueses*”. Sobretudo no que diz respeito ao marco judicial é composto pelo, Tribunal Constitucional, Tribunal Supremo, Tribunal de Contas, Supremo Tribunal Militar, Tribunais Municipais e Provinciais.

A legislação, Decretos Presidenciais e Despachos, são difundidos no Diário da República, ou Diário Oficial (*Jover, E. et al., 2012, cit. por Silva 2014, p.101*).

Relações Internacionais e Regionais

Angola apesar, de ter passado por um longo período de conflito armado, o país sempre procurou estar presente no campo das relações Internacionais e Regionais.

As mais vigoradas dentro da esfera internacional como, SADC (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral), da União Africana e das Nações Unidas, da CEEAC (Comunidade Económica dos Estados da África Central) e ainda da Comissão do Golfo da Guiné.

Angola está associada a algumas organizações internacionais regionais como: CPLP - (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa), UA – (União Africana), CEEAC – (Comunidade Económica dos Estados da África Central), OPEP – (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), CEA – (Comunidade Económica Africana), OMAOC – (Organização Marítima da África do Oeste e do Centro), DPA – (Associação dos Países Africanos Produtores de Diamantes).

O país também tem assinado acordos de investimento bilateral com vários países, entre alguns dos quais estão: Portugal, África do Sul, Reino Unido, Itália, Alemanha, Cabo Verde, no qual este tratado vigora atribuição de estímulos e protecção adicional aos investidores procedentes dos países referenciados. Por outro lado existem acordos feitos no campo das taxas aduaneiras com Portugal e São Tomé e Príncipe, passando pelos acordos no âmbito dos países da CPLP, de natureza diplomática, que culminou com abolição de vistos em passaportes Diplomáticos, (*Ministério das Relações Exteriores, 2010, cit. Silva 2014, p.101*).

Outros dos acordos de carácter internacional que Angola fez, no campo económico, tem como parceiro os Estados Unidos da América, que os grandes objectivos desde acordo é o de anular progressivamente as barreiras no domínio do intercâmbio comercial entre ambos os países, e fortalecer a colaboração em domínios ligados como a regularização, a autenticação e o controlo da qualidade, políticas de concorrência, e política do consumidor e vários outros (*AICEP Portugal Global, 2012, cit. por Silva 2014, p.129*).

Existem também algumas organizações de carácter internacional que Angola, participa activamente: ICAO - International Civil Aviation Organization; AfDB - African Development Bank Group; FAO-Food and Agriculture Organization; G-77-Group of 77; IAEA- International Atomic Energy Agency; IBRD - International Bank for Reconstruction and Development; ICCt (signatory) - International Criminal Court; ICRM- International Red Cross and Red Crescent Movement; IDA- International Development Association; IOM- International

Organization for Migration; IFAD- International Fund for Agricultural Development; IFC - International Finance Corporation; IFRC - International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, ILO- International Labor Organization; IMF- International Monetary Fund; IMO - International Maritime Organization; Interpol- International Criminal Police Organization; IOC- International Olympic Committee; IPU- Inter-Parliamentary Union; ISO (correspondent)- International Organization for Standardization; ITSO- International Telecommunications Satellites Organization; ITU- International Telecommunication Union; ITUC- International Trade Union Confederation. (*Central Intelligence Agency – World FactBook*, 2013, *cit. Silva* 2014, p.102).

Acordos importantes entre Angola e Portugal

Os dois países, estão unidos historicamente, no qual em conjunto ambos países têm reforçado este secular laço de amizade, através de alguns acordos em benefícios dos dois Estados, de forma a fortificar as relações no âmbito da cooperação.

Segundo a Associação Internacional das Comunicações de Expressão Portuguesa (AICEP-PORTUGAL), expressou que vários dos protocolos/ acordos são de carácter importante entre os dois países em matérias:

De acordo com AICEP- PORTUGAL, alguns protocolos/acordos relevantes entre os países são:

- Protocolo sobre a Facilitação de Vistos;

O protocolo Bilateral foi autorizado entre Portugal e Angola, com o objectivo de criar um mecanismo de facilitação na concessão de vistos em passaportes comuns/ordinários. Através do diploma legal (Decreto Presidencial nº293/2011, de 15 de Novembro), o que autoriza maior período de tempo dos vistos de entradas e, igualmente nos vistos de múltiplas entradas dos cidadãos com um só visto em território de ambos os países, com o objectivos de simplificar e facilitar o fluxo de pessoas entre os dois povos. O protocolo é relevante para os dois

Estados desta forma criaram-se condições para eliminar velhas barreiras que obstaculizavam o desenvolvimento das actividades empresariais e ao investimento, permitindo o intercâmbio na área do conhecimento académico, cultural, científico, tecnológico, saúde e do turismo. (Decreto Presidencial nº293/2011, de 15 Novembro), (*AICEP*, 2012; *Jornal Muwangolé*. 2011; *cit. por Silva* 2014, p, 103).

- Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica;

Este acordo no domínio da Educação, no campo da Investigação Científica e da Criação de quadros. Permite e facilita a mobilidade dos investigadores (Decreto nº 6/2008, de 26 de Março).

- Acordo de Cooperação na área do Turismo;

Foi comunicado através do Aviso 209/2008 e fez-se público o Decreto nº 26/2006, de 14 de Dezembro que estava aprovado o Acordo de Cooperação entre Portugal e Angola em matéria de Turismo com finalidades de realizar-se intercâmbio de conhecimento nos mais diferentes espaços, exemplo, a troca de experiências no sector da restauração do património artístico e arquitectónico.

- Acordo Aéreo entre Portugal e Angola

A Lei nº 32/81 de 25 de Agosto, aprovou o Acordo de Transportes Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola, sobscrito em Luanda, a 4 de Agosto de 1977. Nesta época o País era assim designado, na actualidade é somente República de Angola.

Os acordos /tratados/ e participações nas organizações internacionais/ regionais, onde Angola está inserida são meramente de carácter político-económico que promovem uma base para o incentivo do quadro de desenvolvimento socioeconómico, com finalidades de melhorar o nível de vida da população.

O bom clima que Angola vem alcançando para o favorecimento dos negócios, incentivou um conjunto de reformas legislativas dirigidas a resolução de procederes e condutas administrativas, o que originou um estímulo da promoção do sector empresarial com impacto positivo no desenvolvimento do país no qual melhoraram as conjunturas para realização de operações de investimento privado.

O governo deu prioridade a um conjunto de reformas legislativas nos distintos sectores exemplo, a nova Lei que permite das “Pequenas e Médias Empresas (PME), criou a lei das parcerias público ou privadas; modificações no sistema fiscal; o quadro legal que regulariza a situação dos estrangeiros, ainda a nova Lei que promove e facilita o investimento privado”. Com a nova lei das PME, foram criadas condições para eliminar todo o processo burocrático e simplificar o procedimento para a constituição de empresas, outorgando estímulos na parte fiscal e tributária. Exemplo, a nova resolução do Governo em diminuir notavelmente os impostos que as pessoas tinham de pagar para constituir uma PME, e por outro lado, conceder prioridades para as PME, participarem em concursos públicos. No ano de 2012, o país tinha cerca de 90 mil empresas constituídas, das quais 60% das empresas encontravam-se fixadas em Luanda (AICEP, 2013; Panapress, 2013; Jover, E. et al, 2012; cit. por Silva 2014, p.104-105).

“A Lei Geral do Trabalho (LGT) “aplica-se ao trabalho prestado no âmbito das empresas públicas, mistas, privadas e cooperativas e de organizações sociais não integradas na estrutura da Administração Pública”. “Aplica-se a todos os trabalhadores prestando serviços remunerados por conta dum empregador no âmbito da organização e sob a autoridade e direcção deste”.

O Direito do Trabalho encontra-se consagrado no artigo nº 3 da LGT que garante a todos “os cidadãos o direito ao trabalho livremente escolhido, com igualdade de oportunidades e sem qualquer discriminação baseada na raça, cor, sexo, origem étnica, estado civil, condições social, ideais religiosos ou políticas, filiação sindical ou língua”.

No artigo nº 27 da LGT está consagrado o Contrato de Trabalho a bordo nas aeronaves de aviação comercial, a actividade é regulada pela Lei Geral do Trabalho de Angola e não se sobrepõe aos requisitos internacionais ratificados por decreto presidencial bem como os explicitamente previstos em decreto executivo conjunto dos Ministros de Tutela do Trabalho dos Transportes e das Comunicações.

O Contrato de trabalho de estrangeiros não residentes encontra-se consagrado no artigo nº 31 LGT que também é regulado por esta Lei, não aceitando leis especiais ou acordos bilaterais (Lei nº 2/2000 de 11 de Fevereiro) (Silva 2014, p.105) ”.

Económica

Angola teve um retrocesso económico, devido a situação de conflito armado que o país atravessou, e que subsistiu cerca de 27 anos.

O país está alcançando, o lugar de potência regional, que lhe foi roubado, devido ao conflito armado que afectou a milhares de Angolanos. Após uma década que o país regressou a economia de mercado, Angola começa a mostrar a sua robustez económica com um rendimento anual do PIB, *Per-Capita* na ordem dos 6.000\$. Angola começa a abrir-se aos mercados apresentando inúmeras quantidades de recurso naturais, com distinção o petróleo; o sector primário (agricultura), considerada de subsistência, e que compõe a fonte primordial da base de sustento da maioria da população, rondando os 85% da força de trabalho, apesar de gerar menos de 10% do Produto Interno Bruto (PIB), mais em compensação, o sector secundário (Indústria) e o sector terciário (serviços), são os que mais contribuem para o PIB, nacional, com 65,8% e 24,6%, e geram emprego somente a 15% da população no geral (IACEP Portugal Global, 2013, p.4).

Provincia	Exploração Agrícola Familiar	Exploração Agrícola Empresarial
Total	2 058 346	8 360
Cabinda	46 694	67
Zaire	57 010	147
Uíge	206 289	150
Luanda	13 498	1 065
Cuanza Norte	63 121	165
Cuanza Sul	176 655	1 208
Malanje	210 479	63
Lunda Norte	70 003	122
Benguela	130 446	231
Huambo	292 285	3 520
Bié	280 720	574
Moxico	83 638	175
Cuando Cubango	39 270	49
Namibe	35 245	238
Huíla	203 354	255
Cunene	72 328	62
Lunda Sul	40 184	157
Bengo	37 157	112

Fonte: MINADERP - Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística

Tabelas 48 - Número de Estrutura de Exploração Agrícola por Província, 2010/2011

Segundo o Anuário de Estatísticas Sociais de Angola, publicado na Edição 2012, pelo *Instituto Nacional de Estatísticas (INE)*, obteve-se os seguintes dados a respeito da exploração agrícola, entre as famílias e as empresas, como esta referida na tabela acima.

Confirma-se que a exploração agrícola em todo o território Angolano, entre 2010 e 2011, é predominado pelas famílias, que apresenta um total de 2.058.346 famílias a dependerem da agricultura de subsistência.

No que diz respeito a exploração agrícola empresarial, o total é de 8.360, Empresas a explorar o sector primário em todo o território Angolano.

Em termos de exploração agrícola por regiões, o dado a reter é o da província de Luanda, que o sector da agricultura, em 2010 e 2011, foi responsável pela economia de subsistência de 13.498 famílias, e no caso da exploração agrícola a nível empresarial na capital do país, é representada por 1.065 empresas (INE, Edição 2012, p.89).

Segundo o *Fundo Monetário Internacional (FMI)*, *Banco Nacional de Angola* e o *Ministério das Finanças*, coincidiram, em relatar que Angola em 2012, iniciou o seu processo de recuperação económica, contagiando também os dos primeiros meses do ano 2013, provando desta maneira a superação do impacto provocado pela crise mundial em 2009, a consequência sobretudo da diminuição inicial das receitas provenientes do petróleo. Provocando um desequilíbrio nas contas do país.

O que levou ao país a realizar um programa de ajustamento, apoiado pelo *Fundo Monetário Internacional*, que culminou com a recuperação das receitas provenientes da indústria petrolífera que alcançou um crescimento elevado possibilitaram, contudo, uma correcção das contas públicas, que culminou com um aceleração económico, e uma redução da concessão inflacionária para números mínimos históricos e aperfeiçoamento de novos excessos consideráveis

nos planos orçamental e externo, que facilitaram a diminuição da carga assumida pela dívida pública e o importante fortalecimento das reservas cambiais (Angola 2012, p.17).

PRINCIPAIS INDICADORES ECONÓMICOS						
	2009	2010 Est.	2011 Est.	2012 Prog.	2012 Est.	2013 Prog.
PIB real (t.v. anual)	2.4	3.4	3.9	6.8	7.5	7.1
Inflação (t.v.a. homologa)	14.0	15.3	11.4	9.6	9.0	9.0
Massa monetária (t.v. anual)	21.5	7.1	34.0	14.7	7.9	46.8
Balança corrente (% PIB)	-10.1	9.1	12.6	7.3	12.2	4.2
Saldo orçamental global (% PIB)	-9.6	5.3	10.2	2.4	8.9	-3.8
Dívida pública externa (% PIB)	20.1	21.6	20.2	19.5	19.9	20.4

Fontes: Banco Nacional de Angola, Ministério das Finanças (Angola) e Fundo Monetário Internacional.

Tabela 49 - Principais Indicadores Económicos de Angola

De acordo com os dados do *Banco Nacional de Angola (BNA)*, *Ministério das Finanças (Angola)* e o *Fundo Monetário Internacional (FMI)*, Angola, teve um crescimento na ordem dos (17%,) entre 2005 e 2008.

O Produto Interno Bruto (PIB) do país em 2009 e 2010 sofreu um retrocesso de 2.4% e 3.4%, devido a crise mundial, que teve um severo impacto na indústria petrolífera. Em Angola, este sector é o que mais contribui para o PIB real do país, com 70,9%, seguido do sector terciário (serviços), 20,5%, o sector primário (agricultura), representa 8,6% tendo em conta que no ano, de 2009 e 2010, o crescimento do país sofreu um forte retrocesso, de 2,4% e 3,4%, devido as consequências da crise mundial que afectou fortemente o mercado petrolífero, em 2012, o país começou a retoma de crescimento económico, onde obteve um aumento do Produto Interno Bruto de 7,5%, e em 2013 também teve um crescimento de 7,1%, no que respeita a taxa de inflação, desde o ano 2009, que tem sofrido oscilações, no qual a tendência é de diminuir como pode-se observar na tabela, passou de 14%, em 2009, para uma taxa de 9%, em 2013. De acordo com a instituição internacional (FMI), que aponta que as previsões para os próximos anos a economia do país, a partir de 2013 até 2015, rondará os 6% (*Apex-Brasil*. 2012, p.5).

De acordo com a publicação do *Jornal de Negócios* (2015), o Presidente Angolano, renunciou no ano em curso, que as receitas fiscais de Angola deverão registar uma quebra na ordem

35,5%, ao ano de 2015, devido à quebra inesperada na cotação internacional do barril de cru-
de. O contributo das receitas derivadas do sector petrolífero para o Orçamento Geral do Esta-
do (OGE), em 2014, foi de cerca de 70%, sendo que no ano em curso apenas de 36,5%. Desta
forma pode afectar significativamente as previsões do Fundo Monetário Internacional (FMI),
sobre o crescimento económico do país que iria rondar os -6%.

Segundo a Editorial de economia e política, da Agência Lusa em Dezembro de 2014, o Presi-
dente Angolano, no seu habitual discurso de fim de ano, perspectivou para o ano de 2015,
enormes dificuldades económicas para o país, devido à queda abrupta do preço do barril de
petróleo, nos mercados internacionais, o que levará o Governo a tomar algumas medidas de
contenção nas despesas públicas que estavam previstas para serem realizadas em 2015.

De acordo com o *Jornal de Negócios* (2015), publicou que o executivo Angolano, optou por
rever e rectificar o Orçamento Geral do Estado (OGE), que inicialmente o mesmo estava ba-
seado no valor de 81\$, como preço de referência para o barril de cru-
do no mercado internaci-
onal. Devido à forte quebra do mesmo nos mercados internacionais, o Governo Angolano,
teve a necessidade de refazer um segundo OGE, rectificativo cujo valor do preço do barril de
petróleo nos mercados internacionais se estabelecerá nos 40\$, sendo que o OGE, para 2015,
se encontra acompanhado de medidas impostas pelo Governo Angolano, para fazer frente a
crise petrolífera.

Segundo o meio de informação *Angonotícias*, através do *Jornal online Expansão*, editado em
Fevereiro de 2015, divulgou que o Governo Angolano, irá aplicar um imposto especial relaci-
onado com as transferências de dinheiro para o exterior do país, medida esta de carácter tem-
porária, ainda nesta mesma sequência de acordo que o *Jornal Expansão*. No artigo 4.º do n.º1
do OGE rectificativo, também vai existir uma contribuição especial sobre aquelas operações
cambiais chamadas invisíveis correntes, outra medida imposta pelo Governo, será a redução
do Investimento Público, que prevê-se que terá um impacto negativo no desenvolvimento da
economia, na qual as mais afectadas serão as empresas exportadoras de bens alimentares entre
outras onde serão aplicadas quotas de entrada de produtos, também se prevê que o sector da
construção civil, seja atingido, apesar de que o Orçamento Geral, não especifica tais medidas
para este sector.

Entretanto de acordo com *Jornal Público* (2015), o Banco Nacional de Angola (BNA), fez um
comunicado no qual confirmou que a crise provocada em Angola, devido à quebra do preço
do petróleo nos mercados internacionais, teve efeitos negativos na entrada de divisas no país.
Na qual em simultâneo as instituições bancárias comerciais passaram a limitar o levantamen-
tos das contas em moedas estrangeiras, nomeadamente em Dólares e em Euros, dificultando

assim o envio de remessas para o estrangeiro para efectuar pagamentos de facturas de natureza internacionais.

Segundo o *Jornal de Angola online* na edição do mês de Novembro de 2014, o Governador do Banco Nacional de Angola, afirmou que a economia Angolana, não é imune aos efeitos negativos das crises financeiras internacionais. O mesmo também referiu que economia do país é dependente do mercado externo, na qual Angola, tem apenas um produto maioritário de exportação (o petróleo), tendo este um peso dominante de 40%, no Produto Interno Bruto (PIB), onde qualquer efeito negativo na economia mundial, pode afectar severamente a economia Angolana, sendo que o sector petrolífero em Angola, é a base de sustento de outras actividades tais como, sector imobiliário, construção civil entre outros sectores do tecido económico no país.

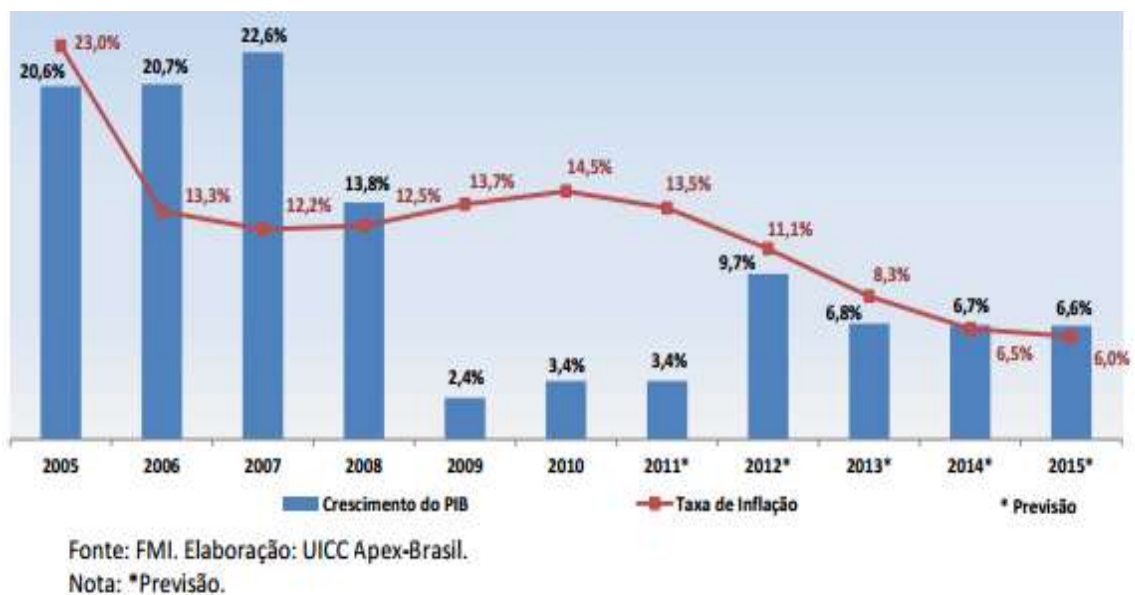


Figura 45 - Previsão do Crescimento do PIB, em Angola, 2005/2015

Também é de salientar, que em 2009, o Governo Angolano, em conjunto com o Fundo Monetário Internacional (FMI), tiveram a necessidade de executar um programa de reajuste macroeconómico no país, no qual se obteve um financiamento de 1,4 mil milhões de dólares, que foi considerada a verba mais avultada que a instituição internacional jamais tinha disponibilizado a um país da África Subsariana (Banco de Portugal, 2012, *cit.* por Silva, 2014. p.108).

No que concerne ao investimento directo proveniente do estrangeiro (IDE), o mesmo tem-se verificado que cada vez mais cobra relevância para o dinamismo da actividade económica do

país, assim sendo Angola, já é considerado o sétimo país, na conjuntura do continente Africano, que mais recebeu projectos de investimento, desde o ano 2003 até 2011 (*IACEP Portugal Global*, 2013, p.11).

Segundo o *World Investment Report*, pronunciado pela *UNCTAD*, em que reconheceu que Angola é uma região relevante, a nível global, receptor de investimentos proveniente do estrangeiro, no que corresponde ao investimento por parte de Angola no exterior do país, posiciona-se em 25º lugar do ranking mundial com 0,1%, entre o ano 2008 e 2012, o que se calcula que Angola recebeu de capital estrangeiro, o valor de 64,4 mil milhões de dólares de investimentos directos (*IACEP Portugal Global*, 2013, p.11).

Em relação ao investimento no sector do turismo, nos últimos anos verificou-se que tem havido um progresso contínuo, segundo dados da Organização Mundial do Turismo (OMT), em 2011, apontam para um crescimento de 11,6%, a nível de entradas de turistas no país, em relação o ano de 2010, que alcançou os 481 mil (*IACEP Portugal Global*, 2013, p.11).

	2007	2008	2009	2010	2011
Turistas (10 ³)	195	294	366	425	481
Dormidas ^a (10 ³)	340	386	1.899	2.856	1.436
Receitas ^b (10 ⁶ USD)	225	285	534	719	646

Fonte: OMT – Organização Mundial de Turismo

Notas: (a) Inclui apenas as dormidas na hotelaria global;
(b) Não inclui as receitas de transporte;

Tabela 50 - Indicadores do Turismo, 2007/2011

As regiões emissoras mais importantes, no que diz respeito a chegadas de turistas internacionais ao território Angolano, têm como principal emissor, o continente Europeu (35,4%) seguido de África (30,7%). Por outro lado, os países que mais se destacam são: Portugal (17,6%), China (14,5%), África do Sul (13,0%), Reino Unido (6,6%), Brasil (6,2%), França (4,3%) e por último os Estados Unidos da América (3,6%).

Em conformidade com os dados publicados, em Angola, contabilizavam-se, em 2009, 3.152 estabelecimentos hoteleiros e similares, onde mais da metade encontravam-se situados nas províncias de Luanda (36%), Huila (19%), e Benguela (10%). A aposta num investimento no sector hoteleiro é o fortalecimento que permite o país a competir com o resto dos países vizinhos da região Africanas.

Apesar do potencial e do crescimento económico do país nos últimos anos, pode-se observar que a actividade turística em Angola, padece de problemas de infra-estruturas concretamente no que diz respeito a vias de transportes e as infra-estruturas hoteleiras, de forma genérica são diminutas e onerosas. Entretanto, tem-se verificado um aumento de construções de novos hotéis e a reabilitação de vias de comunicação e de entradas, o que prediz ser um futuro promissor (IACEP Portugal Global, 2013, p.12).

Social

Angola encontra-se localizada, na área mais ocidental do continente Africano, com uma dimensão territorial de 1.246.700 Km², e com uma vasta fronteira marítima de 1.650km, e por via terrestre se estende por uma fronteira de 4.837km, compartilhando a zona fronteira com os dois países ao Norte com a República Democrática do Congo e República do Congo, no lado Leste do país Angola faz fronteira com a Zâmbia e na parte Sul com a Namíbia. Parte Oeste encontra-se banhada pelo Oceano Atlântico (Guia turístico, 2012, p.2).

A dimensão de Angola, levou-lhe alcançar a sexta posição dos países de maior extensão, em África. O país encontra-se devido da seguinte forma: existem 18 Províncias em todo o território, dos quais 163 municípios que por sua vez estão devidos em 532 comunas, no qual as províncias são: Cabinda, Zaire, Uíge, Luanda, Bengo, Kwanza Norte, Kwanza Sul, Malanje, Lunda Norte, Lunda Sul, Huambo, Bié, Moxico, Benguela, Huíla, Namibe, Cunene e Kuando Kubango.

O país está composto por duas estações climáticas, a estação seca, mais conhecida por (Cacimbo), e o tempo de duração é de três meses. O resto de uma é consumido pelo clima quente, e chuvoso, com uma temperatura, média a rondar os 27 C (máxima) e de 17 graus a mínima (Jover, E. et al, 2012; Ministério das Relações Exteriores, 2010; Embaixada de Angola na Grécia, 2012. cit. Silva 2014, p.111).

O povo Angolano, é conhecido, pelas suas características, acolhedora, afectuoso e generoso, e tem uma facilidade de adaptação em qualquer lugar e circunstâncias o que faz do povo extremamente social e afável.

O Instituto Nacional de Estatística de Angola (INE), revelou em 2014, os seguintes dados: o último recenseamento realizado em todo o território Angolano, foi em 1970. Depois da independência, não se voltou a realizar qualquer outro tipo de recenseamento em detrimento do conflito armado, que o país sofreu durante 27 anos. No entanto a fase compreendida entre 1983 e 1986, realizaram-se contagens esporádicas em algumas regiões do país. O Instituto

Nacional de Estatística, tomou a iniciativa de realizar uma projecção da população por cada província no período compreendido entre 2009 a 2015 (INE, 2012, p.19).

Após 54 anos, desde o último senso realizado oficialmente em Angola, em 1970, o país, em 2014, realizou primeiro recenseamento populacional, em pleno clima de paz e estabilidade política, no qual o mesmo decorreu no período compreendido entre 16 a 31 de Maio de 2014, sendo que os primeiros dados preliminares relacionados com o senso populacional revelaram um aumento da população no país como consta na tabela abaixo indicada (*Instituto Nacional de Estatística, Subcomissão de Difusão de Resultados* 2014 p.5).

Província/Área de Residência	Total		Homens		Mulheres		Índice de Masculinidade
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	
Angola	24 383 301	100,0	11 803 488	100,0	12 579 813	100,0	93,8
Urbana	15 182 898	62,3	7 373 503	62,5	7 809 395	62,1	94,4
Rural	9 200 403	37,7	4 429 985	37,5	4 770 418	37,9	92,9
Províncias							
Cabinda	688 285	2,8	337 068	2,9	351 217	2,8	96,0
Zaire	567 225	2,1	281 892	2,1	285 333	2,0	98,8
Uíge	1 426 354	5,9	698 958	5,9	727 396	5,8	96,1
Luanda	6 542 944	26,9	3 205 346	27,2	3 337 598	26,6	96,0
Cuanza Norte	427 971	1,8	208 933	1,8	219 038	1,7	95,4
Cuanza Sul	1 793 787	7,4	865 021	7,3	928 766	7,4	93,1
Malanje	968 135	4,0	471 788	4,0	496 347	4,0	95,1
Lunda Norte	799 950	3,3	411 030	3,5	388 920	3,1	105,7
Benguela	2 036 662	8,4	961 484	8,2	1 075 178	8,6	89,4
Huambo	1 896 147	7,8	899 690	7,6	99 6457	7,9	90,3
Bié	1 338 923	5,5	636 370	5,4	702 553	5,6	90,6
Moxico	727 594	3,0	353 986	3,0	373 608	3,0	94,7
Quando Cubango	510 369	2,1	247 983	2,1	262 386	2,1	94,5
Namibe	471 613	1,9	227 653	1,9	243 960	1,9	93,3
Huíla	235 4398	9,7	1 117 342	9,5	1 237 056	9,9	90,3
Cunene	965 288	4,0	450 814	3,8	514 474	4,1	87,6
Lunda Sul	516 077	2,1	253 768	2,2	262 309	2,1	96,7
Bengo	351 579	1,4	174 362	1,5	177 217	1,4	98,4

Fonte: INE, RGPH 2014, Resultados Preliminares

Tabela 51 - Resultados Preliminares do Senso Populacional, Total por Província, Angola Ano, 2014

De acordo com os dados preliminares no mês de Maio de 2014, relativo ao senso populacional sobre Angola, revelados pelo (*Instituto Nacional de Estatística (INE 2014, p.23)* indica que até o ano de 2014, residiam em território Angolano, cerca de 24.383.301 residentes, dos quais 11.803.488 são do sexo masculino, 12.579.813 pertencem ao sexo feminino.

No que diz respeito, a densidade populacional por províncias, a cidade de Luanda é a mais populosa, com um total de 6.542.944 residentes.

Educação

O sistema de educação Angolano, permite a integração de todas as pessoas a frequentarem gratuitamente a escola pública, sem distinção alguma.

De acordo com relatório do *Ministério da Educação de Angola*, em 2005, com o lema, estratégia de alfabetização e recuperação do Atraso, publicou os seguintes dados: em 1998, considerava-se que 50%, da população do sexo masculino, eram considerados analfabetas, e de igual modo 70%, do sexo feminino, eram também consideradas analfabetas.

Por outro lado segundo com a informação do programa do Governo, que considerava, que cerca de 2.500.000 estavam alfabetizados, em várias etapas, no qual cerca de 45% pertenciam ao sexo feminino.

De acordo com a informação do *Instituto Nacional de Estatística (INE)*, que disponibilizou informação sobre a evolução do sistema de educação, em Angola, entre 2008 e 2010, chegou-se aos seguintes dados:

Provincia	2008			2009		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
Total	716 061	399 182	316 879	690 366	366 151	324 215
Cabinda	12 083	6 042	6 041	10 509	4 949	5 560
Zaire	6 066	2 985	3 080	5 821	2 685	3 136
Uíge	33 230	19 108	14 122	32 264	17 719	14 545
Luanda	9 205	6 423	2 782	5 646	4 077	1 569
Cuanza Norte	7 375	3 872	3 503	7 160	3 552	3 608
Cuanza Sul	21 755	12 218	9 537	21 123	11 300	9 823
Malange	32 072	18 894	13 178	31 140	17 567	13 573
Lunda Norte	27 994	23 803	4 191	27 180	22 864	4 316
Benguela	66 859	34 785	32 074	64 609	31 742	32 867
Huambo	85 547	47 390	38 157	83 062	43 761	39 301
Bié	245 973	130 085	115 888	238 829	119 465	119 364
Moxico	24 781	17 405	7 376	24 061	16 464	7 597
K.Kubango	15 369	8 176	7 193	14 922	7 514	7 408
Namibe	4 283	2 181	2 102	4 158	1 993	2 165
Huíla	84 886	46 445	38 441	82 420	42 826	39 594
Cunene	23 431	11 117	12 314	22 750	10 067	12 683
Lunda Sul	14 473	7 844	6 629	14 053	7 226	6 827
Bengo	679	408	271	659	380	279

Fonte: Ministério da Educação, Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística, Luanda

Tabela 52 - Alunos Matriculados na Iniciação por Província, segundo o Sexo, 2008/2009

O total de números de alunos entre ambos os sexos, oficialmente matriculados em todo o território nacional, em 2008 foi de 716. 061 alunos. No que respeito o ano seguinte 2009, foram

matriculados um total de alunos em todo o território nacional, 366.151 estudantes, dos quais 9.205 alunos foram matriculados no seu total, em Luanda, no ano de 2008, no que diz respeito ao ano de 2009, o total de alunos matriculados foi de 5.646 alunos (INE, 2012, p.35).

Saúde

A instituição mais relevante em termos de prestação de cuidados de saúde pública em Angola, são os serviços públicos de saúde do país, no qual está inserido o Serviço Nacional de Saúde (SNS), o serviço de Saúde pertencente ao Exército Forças Armadas Angolana (FAA), e também a instituição governamental, Ministério de Segurança Interna. O sistema nacional de saúde pública abrange algumas empresas públicas do país, a SONANGOL, ENDIAMA, e entre outras. Estima-se que em 2010, o governo Angolano, gastou na saúde 2,9% do Produto Interno Bruto PIB.

O que faz com que as instituições públicas sejam os maiores prestadores de serviços em cuidados de saúde, cobrindo na sua totalidade o território nacional.

Embora o serviço de saúde, serem gratuito para toda a população Angolana, o sistema implementado no sector da saúde, manifesta graves falhas no momento de prestar assistência nos seus utentes, pelo grande défice de recursos humanos qualificados, tecnológicos e matérias adequados, o que faz com que o país evacue os pacientes com problemas de saúde complexos para o exterior, o que origina um aumento das despesas neste mesmo sector. Segundo a Central Intelligence Agency (2013) e Panapress (2013) estimaram que o governo Angolano, através da instituição pública, Ministério da Saúde, encaminhou para o exterior do país 11.659 pacientes, no qual obteve um custo na ordem de 242.430 milhões de dólares.

Começa a existir no país, instituições a prestarem serviço de saúde, de carácter privado, que começa a manifestar-se no mercado Angolano. Em que o governo aprovou e oficialmente foi comunicada a lei de Bases do Sistema Nacional de Saúde, (Lei 21-B/92), que autoriza o sector privado a exercer prestação de serviços de saúde, em conjunto permitindo o sistema de participação dos utentes através de cobrança dos impostos/taxas moderadoras.

O sector privado desempenha um papel fundamental, no Serviço Nacional de Saúde no país, entretanto os seus efeitos apenas fazem-se sentir dentro das principais regiões do país, deixando um vazio nas zonas mais rurais (AICEP-Portugal Global, 2012. cit. por Silva 2014, p.112-113).

Sabemos que actividade turística é sensível a pandemias, terrorismo, guerras e catástrofes naturais, entre outros fenómenos, o que faz com que as pessoas deixem de viajar para um de-

terminado destino, se o mesmo por alguma razão aconteça estes fenómenos naturais e sociais. Angola deve procurar melhorar o Sistema Nacional de Saúde, para isso como foi referido anteriormente, o país necessita apostar fortemente na qualificação dos seus recursos humanos, o que pode gerar confiança para as pessoas que pretendem conhecer o país, porque como foi dito antes, o turista ou o viajante de hoje em dia, está cada vez mais informado, e tem um nível cultural e académico muito por em cima da média.

Indicadores	%
1. Índice de Ocupação de Camas	74,1
2. Média de Estadia Hospitalar	6,1
3. Índice de Rotação	39,4
4. Intervalo de Substituição	2,1
5. Admitidos por 100 Habitantes	11,0
6. Índice Global de Cesarianas	10,1
7. Taxa de Cobertura de Partos	17,7
8. Percentagem de Nados Vivos com Peso Inferior de 2500 gr	14,7
9. Consultas por 1000 Habitantes	172,0
10. Taxa de Detecção/Incidência da Tuberculose por 1000 Habitantes	1,2
11. Prevalência da Lepra por 10000 Habitantes	1,3
12. Taxa de Incidência da Tripanossomíase	0,1
13. Taxa de Incidência da Malária	20,4

Fonte: MINSA
* - Dados provisórios

Tabela 55 - Principais Indicadores do Sistema de Saúde em Angola, 2010

Anos	Unidades de saúde	Médicos
2007	2 239	1 727
2008*	2 341	1 899
2009*	2 030	1 947
2010	2 030	1 924

Fonte: Ministério da Saúde
* - Dados provisórios

Tabela 53 - Unidades de Saúde e Médicos, 2007 / 2010

De acordo com a informação obtida pelo Relatório Estatístico do Gabinete de Estudos, Planeamento e *Estatística do Ministério da Saúde*, entre 2007 até 2010, extraiu-se a seguinte informação considerada relevante: número de unidades de saúde, em todo o território nacional, assim como números de médicos reconhecidos no sistema nacional de saúde, taxa de cobertura de vacinação de rotina para crianças com idade compreendida de 1 ano, consulta efectuadas nos hospitais público do território nacional, número de camas nas unidades de saúde em todo o país, quantidade de partos realizados por profissionais qualificados.

Também pode-se tirar da tabela de unidades de saúde a seguinte informação: relativamente ao ano 2007 a 2010, o país contava em 2007, com 2.239 unidades de saúde pública, e com 1.727 médicos, no ano de 2008, Angola, contava com 2.341, unidades de saúde e 1.899 médicos, no que respeita o ano de 2010, calculava-se que no país existiam 2.030 postos de cuidados de saúde público, e estavam reconhecidos no sistema nacional de saúde pública 1.924 médicos (*Instituto Nacional de Estatística INE*, Edição, 2012, p.47).

Energia e Água

De acordo com a informação disponibilizada pelo *INE*, através do Relatório *Estatístico do Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística (GEPE)*, do *Ministério da Energia e Águas*, no período compreendido entre 2008 e 2010, sobre a produção de água decomposta por regiões, no qual integra a informação sobre o tratamento por metros cúbicos, e também o números de chafarizes.

Província	m³	
	2008	2009
Total	693 730	705 034
Cabinda	12 480	17 760
Zaire	1 000	1 000
Uíge	8 000	8 000
Luanda	433 200	433 200
Cuanza Norte	1 728	5 880
Cuanza Sul	3 840	2 400
Malanje	8 544	8 544
Lunda Norte	5 000	5 000
Benguela	138 240	138 240
Huambo	32 640	32 640
Bié	3 600	6 912
Moxico	2 880	2 880
Quando Cubango	5 040	5 040
Namibe	9 600	9 600
Huíla	22 634	22 634
Cunene	600	600
Lunda Sul	3 840	3 840
Bengo	864	864

Fonte: Ministério da Energia e Águas, GEPE
nd - Dado não disponível

Tabela 54 - Capacidade de Produção de Água Tratada, por Província, 2008 / 2009

Segundo a informação exposta na tabela acima, o país em 2008, produziu 693.730 metros cúbicos de água tratada. Contrastando com os 705.034, em 2009, no que respeita a produção de água tratada por província, cidade de Luanda em 2008 e 2009, obteve 433.200 metros cúbicos de água tratada (*INE*, Edição 2012, p.53).

Provincia	2008	2009
Total	2 353	2 630
Cabinda	158	158
Zaire	102	120
Uíge	81	100
Luanda	548	548
Kuanza Norte	90	130
Kuanza Sul	80	120
Malange	250	250
Lunda Norte	164	164
Benguela	407	407
Huambo	85	105
Bié	28	50
Moxico	58	78
Kuando Kubango	37	47
Namibe	80	80
Huíla	30	50
Cunene	31	60
Lunda Sul	43	63
Bengo	81	100

Fonte: Ministério da Energia e Águas, GEPE

Em relação ao número de chafarizes por províncias, em 2008, contabilizou-se um total de 2.353 Chafarizes, em todo o território nacional, no qual teve um aumento em 2009, para 2.630, com destaque para a província de Luanda, que em 2008 e 2009, possuía 548 chafarizes (INE, Edição 2012, p.53).

Províncias	Total	2 008	2 009	2 010
Angola	131 914	46 676	42 737	42 501
Cabinda	3 747	1 410	1 268	1 069
Zaire	3 880	1 317	1 232	1 331
Uíge	5 265	1 259	2 218	1 788
Luanda	34 877	13 567	10 405	10 905
Cuanza Norte	5 529	1 804	1 873	1 852
Cuanza Sul	5 495	1 594	1 728	2 173
Malange	2 916	930	971	1 015
Lunda Norte	2 996	1 272	1 007	717
Benguela	16 685	6 349	5 037	5 299
Huambo	7 014	2 318	2 664	2 032
Bié	8 492	2 997	2 838	2 657
Moxico	2 942	1 104	988	850
Cuando Cubango	4 222	1 358	1 467	1 397
Namibe	7 520	2 953	2 196	2 371
Huíla	10 866	3 413	3 744	3 709
Cunene	4 406	1 787	1 319	1 300
Lunda Sul	1 735	261	759	715
Bengo	3 327	983	1 023	1 321

Fonte: MININT, Relatório das Actividades Desenvolvidas 2009-2010

Tabela 55 - Número de Chafarizes por Província, 2008 e 2009

Referente a taxa de criminalidade, existente em todo o território Nacional, segundo uma publicação retirada do Relatório de Balanço das acções desenvolvidas pelo *Ministério do Interior*, alusiva aos anos de 2008 e 2010, designadamente, foram contabilizados em todas regiões de Angola, um total de 131.914, crimes registados pelas autoridades policiais por província (INE, Edição 2012, p.85).

Províncias	Total	2 008	2 009	2 010
Angola	131 914	46 676	42 737	42 501
Cabinda	3 747	1 410	1 268	1 069
Zaire	3 880	1 317	1 232	1 331
Uíge	5 265	1 259	2 218	1 788
Luanda	34 877	13 567	10 405	10 905
Cuanza Norte	5 529	1 804	1 873	1 852
Cuanza Sul	5 495	1 594	1 728	2 173
Malange	2 916	930	971	1 015
Lunda Norte	2 996	1 272	1 007	717
Benguela	16 685	6 349	5 037	5 299
Huambo	7 014	2 318	2 664	2 032
Bié	8 492	2 997	2 838	2 657
Moxico	2 942	1 104	988	850
Cuando Cubango	4 222	1 358	1 467	1 397
Namibe	7 520	2 953	2 196	2 371
Huíla	10 866	3 413	3 744	3 709
Cunene	4 406	1 787	1 319	1 300
Lunda Sul	1 735	261	759	715
Bengo	3 327	983	1 023	1 321

Fonte: MININT, Relatório das Actividades Desenvolvidas 2009-2010

Tabela 56 - Número de Crimes Registados pelas Autoridades Policiais por Província, 2008 /2010

Onde grande parte do fenómeno da criminalidade, propaga-se mais na capital do país, Luanda, com um total de 34.877 ocorrências, segundo as autoridades de ordem pública desde o ano, de 2008 a 2010, (INE, Edição 2012, p.85).

Para finalizar a análise de Pest, podemos concluir, que Angola como destino turístico pode ser comparado com as seis fases que compõem o ciclo de vida de um destino turístico, segundo *Butler* (1980), cit. por. *Cunha* 2006, p. 199-201). No qual o autor baseia-se primeiramente na **fase de Exploração**, onde o lugar é descrito por poucos turistas aventureiros (alocêntricos), que por sua vez, são aliciados pelos aspectos paisagísticos e da beleza da natureza do local, onde não contém vias de acesso público para receber um considerado número de turistas, e as únicas atracções existentes são, as naturais, a cultura local, o que formam o maior ponto da atracção do destino, nesta fase o número de turistas é reduzido. Numa **segunda fase, encontra-se a do Envolvimento**, na qual podemos chamar de certa maneira que Angola como destino turístico, encontra-se nesta fase, porque é neste momento que as comunidades começam a interessar-se pelo progresso do turismo, e a preocupar-se com o desenvolvimento da actividade turística e começa-se a divulgar o destino cada vez mais por parte das iniciativas locais, existe uma pressão no sector público, para desenvolver e reabilitar as redes de infra-estruturas. Também é neste momento relevante criar procedimentos de organização do turismo e descrever princípios de sustentabilidade. Apesar de existir uma interacção pequena entre os residentes e o desenvolvimento das actividades turísticas. **Fase de Desenvolvimento**, é descrita pelo progresso, no qual realizam-se companhias promocionais, existe um grande controlo com as

actividades turísticas devido a entrada de intrusos, o número de turistas em épocas de férias pode ser maior que o número da população residente, o que pode conduzir a incompatibilidade. Na **quarta fase é a da consolidação**, onde a actividade turística, é considerada de enorme importância para a economia da região, no qual começa a ver um certo abrandamento na presença de turistas local, e as autoridades preocupadas começam a tentar reactivar o destino, regeneram-se alguns equipamentos, mudam-se outros, etc. De acordo com a **quinta fase Estagnação**, contempla o número máximo de turistas, no qual foi atingido, o local tem uma reputação bem assente mas deixa de estar em destaque porque esgotaram-se todo o stock de alojamentos, e o número de visitantes começam a ser duplicados, nesta fase o local começa a padecer de problemas sociais, económicos e ambientais, o local começa a ter sérias dificuldades para competir com os destinos mais recentes. Na sexta e última **fase Pós - estagnação**, o destino entra em declínio, e necessita rejuvenescer, ou morre. No primeiro caso, o rejuvenescimento, deve-se fazer uma aposta na adopção de medidas reorganização dos atractivos turísticos, recuperar o meio ambiente, e apostar num adequado ordenamento do território (Cunha 2006, p. 199-201).

De acordo com a *Organização Mundial de Turismo (OMT, 2001)*, a acção turística, envolve uma pessoa a deslocar-se a um determinado destino, o que legitima a ligação directa entre os meios de transportes e o sector da actividade turística.

Com a evolução dos transportes aéreos, e de outros meios de transportes, mais cómodos, eficazes, rápidos e seguros foi fundamental para o crescimento da actividade turística em todo o mundo, de maneira que os destinos mais recentes foram aumentando a quota de mercado das companhias aéreas, no qual pode-se dizer que os transportes aéreos e o sector do turismo estão profundamente "atados" onde um exerce uma forte influência no outro (OMT, 2001, cit. por Borin, 2008).

Análise SWOT

O objectivo da análise Swot, consiste em perceber quatros variáveis, que podem ser decisivas para o futuro de uma organização ou de uma actividade como o turismo no seu todo.

No que diz respeito a análise interna referida as forças e as fraquezas, que estão patentes diariamente na actividade turística e no sector hoteleiro em Luanda, estas devem ser permanentemente verificadas.

Quanto ao factor externo da actividade turística no seu todo, sabe-se que as organizações, não podem controlar de forma íntegra, mas existem as oportunidades que este factor proporciona, que as organizações devem aproveitar para melhorar o desempenho da sua funcionalidade (*Faustino, 2012, cit. por. Silva, 2014*).

A utilização deste importante instrumento de gestão, permite que o sector da actividade turística em Luanda, possa tomar melhores resoluções, e sempre com intuito de alcançar o melhoramento da actividade turística, em prol das populações locais, dos visitantes e contribui para o desenvolvimento da economia do país e da região (*Humphrey, 2010, cit. Silva, 2014*).

Objectivo: Apoiar o Desenvolvimento do Turismo Sustentável e o Sector Hoteleiro na Província de Luanda		
Origem do factor	Positivo: Ajuda a atingir o objectivo	Negativo: Impede a atingir o objectivo
Interna Actual possibilidade de controlar e influenciar	Forças <ul style="list-style-type: none"> • Litoral interior • Excursionismo de lazer / Praia • Excursionismo de negócios / Meios urbanos • Infra-estruturas / Estrada – Aeroporto • Unidades hoteleiras no litoral • Entretenimento / discotecas • Comunicação • Mão-de-obra disponível • Localização Geográfica, da província de Luanda • Cidade atractiva para diversas actividades turísticas • Ambiente favorável para o turismo de negócios •Clima agradável •Gastronomia •Preços baixos dos combustíveis •Recursos naturais 	Debilidades <ul style="list-style-type: none"> •Carência de visão para o destino • Escasso nº trabalhadores formados em hotelaria • Formação hoteleira inexistente • Escassos operadores turísticos • Falta de guias turísticos • Debilidade do financiamento • Elevadas importações • Elevados preços dos produtos de base • Ruptura na oferta dos produtos de base nas lojas • Saneamento das praias • Carência de pacotes turísticos •Carência de políticas para valorizar os recursos naturais e culturais • Inexistência de Plano de Ordenamento / Construções Anárquicas / Desordem no litoral • Falta de informação turística • E-Marketing • Despesa de hotéis • Ao nível nacional: • Turismo como sector de prioridade do Governo • Legislação do turismo / Leis

Externa	Oportunidades	Ameaças
Para o futuro fora do controlo directo	<ul style="list-style-type: none"> • Infra-estruturas / Novo, Aeroporto internacional – Comboio, linha férrea, em funcionamento. • Património cultural / Fortes recordações no interior • Turismo rural interno • Actividades náuticas ex. mergulho • Montanhas (actividades desportivas ex. escalada e parapente) • Mercado nacional e Internacional emergente / crescimento da procura • Difusão da imagem da Província de Luanda, como destino turístico • Sensibilidade aos valores locais • Universidade / Formações / licenciatura em turismo • Associações provinciais e locais • Política de implementação de padrões de qualidade nas unidades hoteleiras • Melhor competitividade • Novo perfil do turista Internacional • Previsão do crescimento do Turismo Internacional. • Expansão da Capital (Luanda) • Formação de classe média no país • Realização de Eventos Internacionais, CAN, 2010, Mundial de Hoquei patins, 2013, FILDA e Conferência Internacional sobre o Turismo, 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> • Política de preços • Abertura da escola de hotelaria • Registo dos recursos turísticos no interior / Meios necessários para a elaboração do inventário • Incorporação do curso de turismo nas universidades Públicas e privadas do país • Auxílio do Governo ao turismo • Ascensão do turismo nos municípios • Valorização do património local • Integração do sector do turismo na Estratégia Nacional de Combate a pobreza • Qualidade das águas nas praias • Desenvolvimento dos outros serviços públicos como energia, água, saneamento, saúde... • Luanda é fortemente dependente do turismo de negócios • Transito caótico • Poluição atmosférica • Criação de obstáculos a entrada de novas empresas no país • Debilidade na formação de quadros na área do Turismo • Alta taxa de desemprego na população jovem

Tabela 57 - Análise Swot (Indústria Hoteleira e Turismo na Província de Luanda)

Fonte: Elaboração própria, desde (Relatório das Nações Unidas 2011, com o tema promover o turismo sustentável, em Angola, p.19)

Conclusão

Segundo os dados dos indicadores básicos do turismo, da *Organização Mundial do Turismo*, Edição 2013, confirma que o sector dos transportes aéreos, é uma peça fundamental para o desenvolvimento da actividade turística em Angola/ Luanda, podemos afirmar que mais de 90%, das viagens dos turistas ao território Angolano, é feito por via aérea, no qual a indústria hoteleira e o turismo, são os maiores beneficiados dos serviços de transporte aéreo.

Também é certo que existe ausências de alternativas para os turistas chegarem as fronteiras do país, de acordo com os dados da *OMT* (Edição 2013), as opções que os viajantes, tem para entrar em território Angolano, por outros meios de transportes, como, comboio, carro, via marítima, são quase nulas, devido a falta de condições, de segurança, e da ausência de infra-estruturas adequadas para se realizar tais viagens, neste contexto o único meio de transporte que pode proporcionar viagem segura e rápida, até Angola, como destino turístico, é o meio de transporte aéreo. Na qual o mesmo presta um contributo de forma directa e indirecta no tecido económico do país.

A existência da actividade no sector da hotelaria, em Angola, tem uma forte ligação com o sector do transporte aéreo, no qual o número de passageiros tem vindo a aumentar a cada ano, faz com que a indústria hoteleira seja mais dinâmica, e com isso gera uma actividade económica na região.

Por outro lado observamos, que a indústria hoteleira e similares, tem vindo a contribuir significativamente, para a criação de emprego no país, sobretudo em Luanda, onde representa mais de 77%, de todo o emprego gerado no ramo da hotelaria e similares. Também é de ter em conta, que começa a ver uma forte contribuição do sector da restauração e similares, em relação a criação de novos postos de trabalho, superando mesmo o sector hoteleiro, chegando a alcançar os 40, 3%, de novos empregos, em 2009 e 42,1%, em 2011.

Cabe ao país, desenhar novas políticas de desenvolvimento, e de estratégias, para um melhor desempenho da actividade turística na região, assim aproveitando o desenvolvimento económico do país, tal como o crescimento do turismo internacional e da região Africana que tevi do a aumentar o número de turistas internacionais, Angola, pode ser considerado um destino apetecível na região da África Subsariana.

Capítulo II - Metodologia

Metodologia

Qualquer trabalho científico compõe um repto para um investigador, sendo preciso reaver uma metodologia apropriada para descobrir as contestações mais propícias a questão de pesquisa que se apresenta (*Almeida, 2008*).

Este capítulo está relacionado com a parte metodológica, no qual pretende-se evidenciar os meios e os recursos que foram utilizados para a realização desde trabalho de investigação de Mestrado. Para tal foram utilizadas três ferramentas de carácter relevante para um investigador, onde será discutido os objectivos do estudo, e relatar a parte metodológica da investigação do caso, para posterior debater a forma da sua implementação tendo como factor principal, os conceitos, vantagens e desvantagens.

O primeiro subcapítulo está focalizado na parte do percurso da metodologia utilizada, para a dissertação, onde pretende-se aportar informação de vários autores, sobre o conceito de pesquisas qualitativa, quantitativa e entrevista, bem como as vantagens e desvantagens, assim como os seus convenientes e inconveniências, segundo critérios dos distintos autores.

No segundo subcapítulo, evidenciamos uma recolha de informação e fontes, expor a proveniência destes dados, revistas, artigos científicos, *websites*, dados oficiais de instituições, organizações, e livros.

Por fim o terceiro e último subcapítulo, apresenta uma síntese do que foi pesquisado, conclui-se o estudo com algumas questões extraídas do mesmo, para desenhar uma estratégia de carácter científico.

Objectivo do Estudo

A finalidade desta dissertação visa estudar o impacto do transporte aéreo no desenvolvimento da hotelaria em Luanda, com o actual estudo, deseja-se refletir sobre a seguinte pergunta: Qual é o verdadeiro contributo das companhias aéreas, na indústria hoteleira em Luanda, bem como o seu desenvolvimento? Para obter uma contestação é importante ter em conta diversos objectivos sugeridos e reconhecidos no trabalho.

Como foi referenciado anteriormente, pretende-se com este capítulo metodológico, dar ênfase ao estudo de caso, com três variáveis, conceito de entrevistas, as vantagens e desvantagens da mesma, concessão de pesquisa qualitativa e quantitativa bem como as vantagens e as desvantagens, segundo vários autores.

Segundo a *Organização Mundial do Turismo* (2001), existe uma complexidade acrescentada na investigação em turismo, devido à subutilização de recursos metodológicos utilizados no sector e pouca importância atribuída por políticos e empresários à mesma. Esta posição poderia ser minimizada se a investigação fosse agregada no dia-a-dia das organizações e compreendida a sua mais-valia para o progresso do sector. Para isso é essencial que a investigação integra um elemento teórico e uma componente prática que se aproxime da realidade empresarial. Por outro lado aparece a discussão do período de validade das investigações e a frequência com que são realizados. Verifica-se que muitos dos trabalhos de investigação que são executados estudam um sector ou organização apenas num determinado momento, sem que haja um seguimento na recolha de informação (OMT 2001, cit. por Almeida, 2008).

Definição de Investigação Turística, OMT como:

"A formulação de perguntas, a sistemática colecção de informação para responder a essas mesmas perguntas e a organização e análise dos dados com a finalidade de obter informações sobre o comportamento, relações e tendências que ajudem ao entendimento do sistema, tomada de decisões ou a construção de previsões com base em vários cenários de futuro." (OMT, 2001)

Fonte: OMT 2001, cit. por Almeida, 2008.

A realização das hipóteses situa o investigador diante da necessidade de optar por técnicas de investigação mais apropriadas para a sua pesquisa. Conforme alegou *Ferreira* (2003), as técnicas de investigação acomodam-se ao conhecimento e como proceder, quanto o método é mais universal e amplo e determina o que fazer. As técnicas de observação de investigação a eleger precisam certificar a eventualidade dissipar uma dúvida que elucidou, transversalmente da formulação de temas que consigam ser contestados, acreditando que estes são verídicos e que proporcionam alcançar fins a que se deseja chegar (*Ferreira*, 2003, cit. por Almeida, 2008).

Segundo *Deshaies* (1997) cit. por *Ferreira* (2003), a legalização é somente provável através da elaboração de provas apropriadas de modo a assegurar ou anular a hipótese. Desde o ponto de vista de *Dencker* (1998) cit. por *Ferreira* (2003), a opção da habilidade da investigação acata, por norma a vários previstos: a técnica sujeita-se à questão que está pesquisada, dos objectivos e da disponibilidade de meios para execução do plano. Podem ser utilizadas numa

igual pesquisa diversas metodologias e técnicas, idênticas à variável que estamos a examinar ou período do plano em que deparamos a pesquisa deve ser iniciada no período exploratório, onde se toma conhecimento da situação e se compreende as perfeições da técnica a usar nos seguintes períodos (Deshaies, 1997, Ferreira, 2003, Dencker, 1998, cit. por Almeida, 2008).

Para Elias (1986) cit. por Veal (1997), a pesquisa pode ser explicada em termos dos seus objectivos. Esta pode incluir distintas realidades e acções sendo um utensílio da ciência que tem como primordial o progresso do saber do Homem, (Elias, 1986; Veal, 1997, cit. por Almeida, 2008).

Segundo Veal (1997), a pesquisa científica é um tipo de trabalho orientado por normas e acordos das ciências fundamentadas num estudo disciplinado. Nas Ciências Sociais são usados distintos procedimentos e práticas que aprovam calcular procedimentos sociais a diversos níveis e em distintas situações de, maneira a incluir modificações incitadas por determinados fenómenos (Veal, 1997, cit. por Almeida, 2008).

Segundo Quivy (2005), um trabalho exploratório tem como exercício ampliar a óptica da análise, parar o saber com ideias de outros autores cujas pesquisas e reflexões logram inspirar a do investigador, divulgar aspectos da dúvida insuficiente, ou pouco clara o que leva a escolher uma problemática adequada. Estes aspectos inovadores precisam ser analisados o melhor possível para abarcar e analisar de forma explícita os fenómenos verdadeiros que inquietam o investigador, só desta forma podem auxiliar no propósito final. Neste modo torna-se fundamental recuperar formas que acompanham o trabalho sistemático de colheita e estudo de dados auscultação ou de experimento (Quivy, 2005, e Veal, 1997, cit. por Almeida, 2008).

Conceito de pesquisa Quantitativa e Qualitativa

“Depois de centralizar a discussão sobre a informação do pesquisador nas técnicas e metodologias, na década dos 70, de destacar a importância das teorias (críticas e não críticas) nos anos 80 e da discussão sobre os paradigmas epistemológicos no começo da década dos anos 90 e, ainda, de anunciar a crise dos paradigmas na segunda metade dessa última década, hoje parece ganhar consistência a discussão em torno das teorias do conhecimento que fundamentam a pesquisa educacional. As teorias do conhecimento tornam-se espaços mais amplos que permitem debate que compreende as anteriores dimensões da pesquisa (técnicas, métodos, teorias, epistemológicas) e ajuda a elucidar melhor as tendências actuais da pesquisa e suas relações com o mundo da necessidade e dos desafios da educação no limiar do próximo milénio (Gamboa, 2000, p.14. cit. por Lara. e Molina, 2014) ”.

A pesquisa qualitativa é entendida igualmente como “investigação de campo”, “estudo qualitativo”, “interacção representativa”, “aspecto interno”, “explicativo”, “etnometologia”, “ecológica”, “descritiva”, “estudo participador”, “entrevista qualitativa”, “abordagem da investigação em caso”, pesquisa participadora”, pesquisa fenomenológica”, “pesquisa”, “pesquisa acção”, “pesquisa naturalista”, “entrevista em profundidade”, “pesquisa qualitativa e fenomenológica”, e outras distintas. Sobre essas designações, no global, não obstante, precisamos estar atentos em conformidade, pelo menos, a duas aparências.

Algumas destas abordagens recusam inteiramente, ou incompletamente o ponto de vista quantitativo na pesquisa educacional; e alguns acusam, nitidamente, os sustentos teóricos sobre os quais produziram os seus pedidos esclarecedores da verdade (*Triviños*, 1987, p. 124, *cit. por Lara e Molina* 2014).

Segundo *Minayo*, 2003, faz um enquadramento comparativo entre pesquisa qualitativa, e quantitativa, no qual chega a seguinte conclusão: grande número dos cientistas sociais que trabalham com estatística (*Minayo*, 2003, p. 22, *cit. por Lara e Molina* 2014,).

De acordo com *Granger* (1982), a verdade social é qualitativa e as ocorrências são facultados primeiramente, com particularidades em duas categorias:

a) A categoria primordial é o sítio, como um vivido supremo e irrepetível incapaz de ser alcançado pela ciência; b) a segunda, é visto como o lugar, como forma de ensaio vivido a nível de formato, especialmente a expressão que é utilizada na ciência aponta transformar em conceitos (*Granger* 1982, *cit. por Celia e Sanches* 1993).

Gurvitch (1955), salienta igualmente dois níveis de diferença de experiência em persistente relação:

- a) o "ecológico, morfológico, verdadeiro" , que acolhe expressão em números, equações, medidas, gráficos e estatísticas;
- b) no que diz respeito ao segundo “das camadas mais profundas”, que menciona ao universo dos símbolos, dos significados, da subjectividade e da intencionalidade.

É exactamente esse nível mais profundo, (em constante interacção com o ecológico), o nível dos significados, motivos, aspirações, posturas, crenças, e valores, que se exprime pela linguagem comum e na vida quotidiana, o objecto da abordagem qualitativa. (*Gurvitch* 1955, *cit. por Celia e Sanches*, 1993).

Segundo *Richardson* (1989), afirmou o seguinte, que o método de pesquisa quantitativa, qualifica-se pelo trabalho da quantificação, tanto nas modalidades de recolha de informação, co-

mo no tratamento das mesmas, através de tratamento estatístico, desde o mais compreensível até as mais complexas.

Semelhante ao que foi citado, o mesmo detém um diferencial com o propósito de afiançar com exactidão os trabalhos executados, encaminhando para um resultado com poucas oportunidades de distorção (*Richardson 1989, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Silveira, Adilson e Amelia, 2008*).

Popper (1972), de uma forma global, expressou o seguinte, a pesquisa empírica, as análises de campo quantitativos dirigem-se para uma forma de pesquisa onde o pesquisador parte de quadros conceptuais de padrões bem organizados quanto prováveis, a partir dos quais fórmula hipóteses sobre os fenómenos e posições que pretende analisar. Uma lista de consequências é nesse caso concluída de hipóteses. A recolha de dados enfatizar quantias (ou informações convertíveis a quantidades) que a posterior autorizem para averiguar acontecimentos ou não das consequências, e nesse caso a concordância (ainda que temporária) ou não das hipóteses. As amostragens são estudadas com ajuda da estatística (inclusivamente multi-variada) ou com distintas técnicas matemáticas. Igualmente os habituais levantamentos de dados são o modelo clássico da análise do campo quantitativo (*Popper, 1972, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Adilson, Silveira e Amelia 2008*).

Diehl (2004), na sua investigação relacionou as variáveis ou descritivos (quem por intermédio de técnicas estatísticas procuram esclarecer o seu grau de ligação e a maneira como estão actuando), os estudos comparativos acarretais (onde o pesquisador parte dos resultados examinados para descobrir seus procedentes), os estudos testam (oferecem recursos para testar hipóteses). (*Diehl 2004, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Adilson, Silveira e Amelia, 2008*).

Tripoldi (1981), encaixa os estudos quantitativos e descritivos como uma categoria dentro da investigação. Esta classe, ainda tem subdivisões referenciadas pelo autor, propósitos, bem como de modo global a “comprovação de hipóteses e a descrição de relações quantitativas entre variáveis distinguidas”.

A principal resolução designa-se a hipóteses de causa e efeito, ou então as hipóteses que correlacionam-se duas ou mais variáveis.

O propósito secundário, auxilia a correlacionar diversas alternativas particulares para responder os temas singulares da investigação (*Tripoldi 1981, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Adilson, Silveira e Amelia, 2008*).

No que diz respeito a *Marconi* (1982), a pesquisa quantitativa é igualmente ostentada como “semântica quantitativa e estudada de matéria”, laborando e calculando desde, uma base de

dados exacta, (Marconi 1982, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Adilson, Silveira e Amelia, 2008).

A investigação é identificada, desde que, haja controlo sobre as variáveis conseguem assumir um papel relevante em estudos quantitativos e descritivos.

A técnica mais usual para se trabalhar neste sentido é o método survey (Hyman 1967, cit. por Dalfovo, Samir, Lana, Adilson, Silveira e Amelia, 2008).

“O método de investigação survey, pode ser descrito como a obtenção de dados ou informação sobre características, acções ou opiniões de determinado grupo de pessoas, indicado como representante de uma população alvo, por meio de um instrumento de pesquisa, normalmente um questionário (Tanur cit. por Pinsonneault e Kraemer, 1993). Fink (1995a; 1995c) decorre sobre o significado deste método, bem como a sua utilidade e quando deve ser utilizado, também como os principais aspectos relacionados com uma survey. Como principais características do método de pesquisa survey podem ser citadas: o interesse é produzir descrições quantitativas de uma população; e faz uso de um instrumento predefinido.

O survey é apropriado como método de pesquisa quando:

Se deseja responder questões do tipo “o quê?”, “como?” e “quanto?”, ou seja, como o foco de interesse é sobre “o que está acontecendo” ou “como e por que isso está acontecendo”, Não se tem interesse ou não é possível controlar as variáveis dependentes e independentes; O ambiente natural é a melhor situação para estudar o fenómeno de interesse; O objecto de interesse ocorre no presente ou no passado recente. (Tanur cit por Pinsonneault e kraemer 1993, cit. por Freitas, Oliveira, Saccol, Moscarola, 1999).”

A visão hipotética do motivo em estudo observou a edificação de um plano teórico sustentado em diversos autores, que para além de nos auxiliarem inventariar diversas temáticas, nos possibilitaram a envolver de forma sistémica e integrado agentes que podem colaborar para o aprofundamento novos âmbitos de investigação na aviação e no turismo.

Tendo em conta que para o sustento teórico deste modelo, apoiamo-nos em distintos métodos e técnicas de pesquisa para além de nos possibilitarem rectificar os conceitos teóricos uma vez apresentados concederam-nos a oportunidade de colher novos dados e ensaiar as hipóteses levantadas.

Anteriormente, após a sua escolha foi realizada uma revisão de literatura que permitiu confrontar os diversos métodos e técnicas disponíveis, como também as suas vantagens e desvantagens à claridade da investigação científica.

Deste estudo conclui-se que o pesquisador tem a sua inteira disponibilidade métodos de investigação quantitativa e qualitativa, que disponibilizam diferenciadas técnicas que serão resumidas na seguinte figura (Almeida, 2008).

Tabela 58 - Métodos e Técnicas Qualitativas e Quantitativas



Fonte: Elaboração própria por, Almeida 2008, a Partir de Quivy (2001), Azevedo (1998), Veal (1997) e Ketele (1993)

Segundo Veal (1997), as técnicas qualitativas são usadas para observar grupos onde existe uma interacção entre os associados que originam o estudo de forma minuciosa quando a focagem da análise se concentra na conduta na postura; quando o pesquisador concorda que os conceitos, com termos e objectivos precisam ser explicados pelos sujeitos e não por si próprio. Entretanto, estas técnicas não são adequadas enquanto o objectivo da análise é efectivar um estudo global sobre imensos habitantes, especialmente se estiver rodeado de uma quantificação. A concordância com Ketele (1993); Veal (1997); Azevedo (1998); Honningmann, 1954; 1993; e Lodi, 1974, in Boni (2005); Quivy (2005); OMT (2001), o pesquisador tem e deve recorrer a diversidade das técnicas qualitativas, que apresentaremos de forma sintetizada (Veal 1997, cit. por Almeida, 2008).

TÉCNICA	CARACTERÍSTICAS
A) RECOLHA DOCUMENTAL E REVISÃO DE LITERATURA	Desempenha um papel fulcral na formulação de projectos de investigação e permite ao investigador apreender conhecimentos de outros autores, relacionar com o seu objecto de estudo e a partir daí interpretar e recriar novas linhas de investigação.
B) ANÁLISE DE DADOS SECUNDÁRIOS	Utilizado quando o investigador tem pouco tempo ou poucos recursos, aproveitando dados já recolhidos que podem constituir uma fonte válida de informação.
C) OBSERVAÇÃO	Etapa intermédia entre a construção dos conceitos e das hipóteses e o exame dos dados utilizados para as testar (Quivy, 2005).
DIRECTA	Quando o investigador procede directamente à recolha das informações, sem se dirigir aos sujeitos interessados, apelando ao seu sentido de observação. Tem como suporte um guia de observação que é construído a partir de determinados indicadores que demonstram os comportamentos a observar.
INDIRECTA	Quando o observador se dirige ao sujeito para obter a informação pretendida. Esta não é recolhida directamente sendo por isso menos objectiva. Existem intermediários entre a informação procurada e a informação obtida, ou seja, o sujeito, a quem o investigador pede que responda e o instrumento constituído por questões a colocar.
D) ENTREVISTAS	Existe o contacto directo entre o investigador e os seus interlocutores, que visa uma partilha de conhecimentos e informações, assim como a recolha de pontos de vista e posições dos entrevistados sobre determinado assunto. O conteúdo da entrevista é no final submetido a uma análise de conteúdo sistemática, destinada a testar as hipóteses de trabalho.
ESTRUTURADAS	Supportada por um questionário estruturado, que permite no final das entrevistas comparar respostas e identificar diferenças entre os entrevistados. Os questionários podem ser enviados antecipadamente para os entrevistados acompanhados de uma informação a explicar a natureza do estudo. Este tipo de entrevista é utilizado nos censos, pesquisas de opinião, pesquisas eleitorais, entre outras (Lodi, 1974 in Boni, 2005);
SEM-ESTRUTURADAS	Combina perguntas abertas e fechadas. O entrevistador deve seguir um conjunto de questões previamente definidas, introduzidas num contexto de conversa informal. Muito utilizada quando se deseja delimitar o número de informações a recolher, obtendo-se um maior enfoque no tema.
ABERTAS	Tem uma finalidade exploratória. O entrevistador introduz o tema e o entrevistado tem liberdade para falar sobre o mesmo. Estas entrevistas são utilizadas quando o investigador deseja obter o maior número possível de informações sobre determinado tema e o ponto de vista dos entrevistados (Minayo, 1993 in Boni, 2005)
GRUPO FOCUS	Segundo Veal (1997) esta é uma das técnicas mais utilizadas nas pesquisas de mercado, que, segundo Ritchie (1994), permite que um grupo de pessoas conhecedoras da temática em análise discutam entre si um determinado tema. Existe um moderador, que para além de conhecer o tema deve gerar discussão entre os participantes. Podem utilizar técnicas de recolha de informação quantitativa, tais como a aplicação de questionários anónimos, que podem auxiliar o investigador a identificar pontos de vista ou tendências relativas ao tema em análise
HISTÓRIAS DE VIDA	Entrevista em profundidade cuja função é a de retratar as experiências vividas pelo entrevistado, por um grupo de pessoas ou até mesmo por um sector de actividade ou empresa (Minayo, 1993 in Boni, 2005)
PROJECTIVA	Centrada em técnicas visuais, tais como cartões, fotografias, filmes, entre outros. Esta técnica permite evitar respostas directas e é utilizada para aprofundar informações sobre determinado grupo ou local (Hornigmann, 1954 in Boni, 2005)
E) PAINEL DE PERITOS	Painel constituído por especialistas de um sector ou área do saber que se reúnem para debater um determinado tema (OMT, 2001).
F) TÉCNICA DE DELPHI	Procedimento que envolve a recolha e análise de informação proveniente de um painel de peritos relativo a tendências futuras de um determinado produto, serviço ou sector de actividade. Os peritos que participam no painel completam um questionário onde reflectem a sua opinião. Estes dados são recolhidos, analisados e posteriormente distribuídos por todos os participantes para comentário. O processo pode ser repetido várias vezes até que se encontrem consensos nas respostas (Ketele, 1993; Veal, 1997 e OMT, 2001).
G) ESTUDO DE CASO	Esta técnica envolve o estudo detalhado de um exemplo ou de um fenómeno. Os estudos de caso podem envolver indivíduos, comunidades, regiões, países, organizações, projectos concretos, entre outros (Veal, 1997 e OMT, 2001).
H) ESTUDOS LONGITUDINAIS	Esta técnica envolve uma amostra de indivíduos que são entrevistados periodicamente durante um conjunto de anos, o que a torna numa técnica dispendiosa. É normalmente utilizada para estudar mudanças sociais associadas à idade (Veal, 1997).

Tabela 59 - Características das Técnicas Qualitativas

Fonte: Elaboração Própria por, Almeida (2008), a partir de Ketele (1993); Veal (1997); Azevedo (1998); Hornigmann, 1954, Minayo, 1993, Lodi, 1974, in Boni (2005); Quivy (2005); OMT (2001).

TÉCNICA	CARACTERÍSTICAS
a) Questionários	Método mais utilizado nas pesquisas relacionadas com lazer e turismo. Consiste na aplicação de um conjunto de questões sobre uma temática específica, a indivíduos que representem uma população. Os dados recolhidos permitem justificar teorias e comportamentos, permitindo a adopção das estratégias mais adequadas (Ketele, 1993).
b) Sondagens	Método utilizado para obter a resposta a um conjunto de questões sobre um serviço ou produto. Técnica utilizada para avaliar o impacto de uma campanha publicitária, produto novo no mercado ou para avaliar qual a posição do inquirido relativamente a um tema, como por exemplo um partido político (Veal, 1997).
c) Sondagens <i>en route</i>	Sondagem aplicada a turistas enquanto viajam, por exemplo nos aviões ou nos aeroportos enquanto aguardam a partida do seu voo, enquanto visitam atracções ou até mesmo por contacto directo na sua própria casa (Veal, 1997).
d) Sondagens dos media	Sondagem efectuada pela imprensa com o objectivo de obter dados sobre a opinião dos sujeitos relativamente a um determinado tema. Esta técnica pode ser aplicada via telefone, e-mail ou até mesmo pessoalmente (Veal, 1997).
e) Técnicas de projecção	Técnica utilizada para fazer projecções sobre determinadas temáticas, como por exemplo resultados de uma eleição política (Quivy, 2005).

Tabela 60 - Características das Técnicas Quantitativas

Fonte: Elaboração Própria por, Almeida (2008), a partir de Veal (1997); Guivy (2005) e Ketele (1993)

A metodologia qualitativa serve para descobrir ou expor perguntas que podem ajudar a recompor a realidade tal igual quando observamos os sujeitos de um determinado sistema social delimitado (*Sampieri e Cols, 2003*). Não se pretende demonstrar hipóteses nem avaliar efeitos, o objectivo essencial é descobrir o que acontece a nossa volta, compreender os fenómenos sociais, por isso é semelhante que as hipóteses erguem-se do mesmo decorrido da investigação. O contexto cultural é bastante relevante, porque se investiga os sítios onde os indivíduos praticam as suas actividades quotidianas (*Sampieri e Cols 2003, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez, Lorena 2014*).

Ao contrário da metodologia quantitativa, esta não necessita de um exaustivo processo de estudo numérico, nem tabelas e nem fórmulas estatísticas, mas sim de linguagem conceptual e metafórica. Mais que as variáveis exactas sejam valorizadas em conceitos amplos, no qual não captura-se apenas através de avaliações. O investigador deve integrar também nos seus estudos o ponto de vista dos intervenientes. É isso que faz com que resulta num método flexível, apoiados em modelos relacionados com dados tais como descrições, análises, interlocuções sobre discussões abertas (*Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez e Lorena 2014*). No que respeita a entrevista, permiti-nos uma aproximação directa entre as pessoas, com maior realidade. Considera-se uma técnica muito completa. Enquanto o investigador pergunta, acu-

mulando respostas objectivas, é capaz de captar suas opiniões, sensacionais e o estado de ânimo, o qual produz um enriquecimento da informação e facilita a obtenção dos objectivos pretendidos. Seria recomendado suplementar com outras técnicas tais como a observação dos intervenientes dos grupos de discussão para ter maior autenticidade e validade. (Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez e Lorena 2014).

Diferença quanto a...	Em Foco Quantitativo	Em Foco Qualitativo
Ponto de Partida	Existe uma realidade que conhecer	Existe uma realidade que descobrir
Premissa	A realidade do fenómeno social pode-se conhecer com a mente.	A realidade do fenómeno social é a mente. Os indivíduos constroem a realidade dando um significado.
Dados	Pretende extrair informação mediante medição e quantificação.	Procura-se a ampliação da informação. Os dados derivam de uma linguagem natural.
Finalidade	Em busca de retratar o que acontece, estudar acontecimentos que dêem informação particular de uma veracidade que pode ser explicada e predizer.	Procura-se compreender o contexto e o ponto de vista do actor social.
Paradigma Científico	Positivismo: Medição	Humanista Hermenêutico: Significado

Tabela 61 – Enfoque Quantitativo e Qualitativo

Fonte: Elaboração Própria, a partir de Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez e Lorena 2014.

Se analisarmos os anteriores significados de entrevista, chegaremos ao seguinte:

Que envolve uma doutrina de comunicação interpessoal que inclui tanto ao entrevistador como o entrevistado.

O seu propósito é fundamentalmente, recolher informação de forma objectiva que ilumine, clarifiquem os indivíduos, os rasgos subjectivos que desprendam de observação (sensações, e estado de ânimo...).

É necessário ter bem claro uma referência, um código, uma mensagem e um meio de transmissão.

O entrevistador deve focar e orientar a conversação para alcançar os objectivos que foram propostos.

A informação é onerosa de recolher. Requer uma planificação, tempo, uma boa descodificação e um meticoloso estudo.

Para dar veracidade e credibilidade deve levar-se a cabo uma triangulação confrontando a informação alcançada com entrevistas distintas e complementar com outras técnicas (Hernández, Dolores, Garrido, Martín, Sánchez e Lorena 2014).

PESQUISA QUALITATIVA	PESQUISA QUANTITATIVA
Percepção do fenómeno	Percepção do fenómeno
Isolar casos	Identificar propriedades
Observar seqüências, testemunhos, contexto	Medir, correlacionar escalas
Selecionar casos	Conceituar população e amostras
Observar, entrevistar, registrar	Selecionar situações p/ estudo
Determinar padrões, selecionar e classificar	Medir, comparar, explicar variância
Triangular, validar, interpretar	Interpretar
Fazer estudos de caso ou relatórios	Preparar tabelas, quadros, relatórios
Produto: compreensão com ênfase em generalidades	Produto: explicações enfatizando propriedades, população
Realçar valores, opiniões e atitudes	Atua em níveis de realidade

Tabela 62 - Vantagens entre Pesquisa Qualitativa e Quantitativa

Fonte: Vanessa S. Cavalcante, 2006

Conceito de Entrevista

Nas grandes obras as interlocuções de Platón (Mayéutica) originou o primeiro uso do diálogo, para poder alcançar ao conhecimento do público. Mas foi o processo de modernização e racionalização das ligações transversalmente da evolução das Ciências Sociais e metida em circulação nos meios de comunicação de massas o que acha-se que é exactamente a origem da entrevista (Díaz 2005, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez e Lorena 2014).

Foi a partir dos finais da década dos anos 30, quando a entrevista começou a ser usada amplamente pela Ciências Sociais nas tarefas de investigação.

O campo da sociologia e psicologia, foram os primeiros em aceitar. A partir deste momento como foi confirmado por Bingham e Moore (1961), usa-se a entrevista para obter dados e opiniões (entrevista extensa), informa sobre um facto e estimula ou aconselha influenciando nos sentimentos do submetido (entrevista intensiva). Foi a primeira prática que concordou de forma legítima com a posição disciplinada da ciência (Bingham e Moore 1961, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Martin, Sánchez e Lorena 2014).

“A entrevista é vista como uma forma de comunicação interpessoal, que tem como objectivo proporcionar ou receber informação, em virtude das quais tomam-se determinadas decisões (Arias Galicia 1976, cit. por Grados e Sánchez, 2014).”

Para Benjamin (1980), a entrevista é uma conversa entre duas pessoas, um tema de conversação considerada seria e com um propósito” (Benjamin 1980, cit. por Grados e Sánchez 2014). Segundo Dando (1975), a entrevista em sentido estrito, é uma forma bem estruturada de comunicação interpessoal. Tem como objectivo de obter certa informação no qual tomam-se certas decisões: compromisso, desenvolvimento ou o despedimento de um empregado” (Dando 1975, cit. por Grados e Sánchez 2014).

“Morgan e Cogger (1975), afirmam que a entrevista é uma conversa com um propósito. É um procedimento interactivo que permite muitos aspectos da comunicação que com uma simples conversação ou escutar alguém, com postura, expressões faciais e outras condutas comunicativas” (Morgan e Cogger 1975, cit. por Grados e Sánchez 2014).”

Desde o ponto de vista de Sullivan (1977), a entrevista é especialmente uma situação de comunicação oral, em grupo de duas ou mais pessoas, é mais ou menos de carácter voluntário de forma integrada, sobre uma base de desenvolvimento gradual de um *especialista* - cliente, e com um propósito de esclarecer características da vida de um indivíduo entrevistado, e com

orientação e normas, onde se espera obter algum benefício” (*Sullivan 1977, cit. por Grados e Sánchez 2014*).

Segundo *Grados e Sánchez 2014*, definem que a entrevista é uma comunicação de gestão entre o entrevistado e o entrevistador, correctamente elaborado, com um objectivo definido para tomar decisões na sua maioria das vezes são vantajosas para ambas as partes (*Grados e Sánchez 2014*).

Para *Bingham e Moore (1983)*, a entrevista é uma conversa formal, com um determinado propósito, que vai muito mais além de uma simples conversa agradável (*Bingham e Moore 1983, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

Segundo *Wicks (1992)*, explica que a entrevista é o carácter não fortuito de um encontro (*Wicks 1992, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

De acordo com *Pepe (1979)*, oferece-nos a definição seguinte: “ Uma entrevista é uma reunião falada entre dos indivíduos que permite interacção tanto oral como não. Não é um encontro entre duas pessoas idênticas, visto que está baseado numa distinção entre os dois intervenientes (*Pepe 1979, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

Lluch (1991), por sua vez define o seguinte: a entrevista é uma comunicação oral e não oral, o que se determina uma ligação interpessoal com o objectivo delimitada, diferente de uma conversa amigável, sendo assim uma das ferramentas principais que o profissional utiliza (*Lluch 1991, cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

Para *Arfuch (1995)*, a entrevista visiona e exerce uma conduta cotidiana porque leva-se a cabo em toda a actividade no que o ser humano participa (*Arfuch, 1995 cit. por Ochoa 2011*).

A entrevista é um procedimento que brinda imensas vantagens para conduzir o processo de interacção, com isso não deixa de ter também as suas delimitações. Entre as mais importantes vantagens, encontram-se as seguintes (*Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Góme e Lorena 2014*).

Segundo *Triviños (1987, p.146)* a entrevista semi-estruturada tem particularidades questionamentos primários que são amparados em hipóteses que se relacionam ao motivo da investigação. Os questionamentos ofereceriam resultados a novas suposições aparecidas a partir das explicações dos informantes. O centro essencial seria situado pelo investigador – entrevistador.

Conclui o autor, assegurando que a entrevista semi-estruturada “ ajuda não só a explicação dos fenómenos sociais, contudo também no seu esclarecimento e entendimento na integrida-

de” além de preservar a comparência activa do pesquisador no procedimento de colecta de informação (Trivinõs 1987, p.152, *cit. por Manzini, 2014*).

Segundo Nahoum (1985), acredita que a entrevista é um encontro de carácter particular e cordial, onde um indivíduo dirige a outro e conta a sua história e expõem a sua versão dos acontecimentos, contestando a perguntas relatadas com a questão em particular (Nahoum 1985, *cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

De acordo com Taylor e Bogan (1986), entendem que a entrevista é como um conjunto de repetidos encontros cara a cara entre o entrevistador e os seus informantes, direccionada a compreensão da óptica que os informantes tenham a respeito das suas vidas, experiências ou situações (Taylor e Bogan 1986, *cit. por Hernández, Dolores, Gómes, Cynthia, Martin, Gómes e Lorena 2014*).

Para Alonso (1994) a entrevista é construída como um discurso publicado particularmente pelo entrevistado mais que compreende as interveniências do entrevistador com o seu sentido definido, relacionado a partir do chamado contracto de comunicação e em exercício de um contexto social em que encontre (Alonso 1994, *cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

Desde o ponto de vista de Sierra (1998), assegura que a entrevista é uma ferramenta eficiente e de grande precisão, visto que fundamenta-se na investigação humana, mesmo que contando com problemas e limitações pelo uso alargado nos diversos âmbitos do saber (Sierra 1998, *cit. por Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes, Lorena 2014*).

Lakatos (1996), refere que a organização da entrevista é uma das etapas mais relevantes da investigação necessita-se tempo e impõe alguns cuidados, entre os quais destacam-se: a selecção do candidato a entrevistar, necessita ser alguém que esteja familiarizado com o tema da investigação; a ocasião da entrevista, ou que exista, flexibilidade do entrevistado em oferecer a entrevista que deverá ser marcada com anterioridade para que o investigador assegure será aceite; os requisitos benéficos que possam acreditar ao entrevistado o sigilo de suas revelações e da sua identidade e, para concluírem, a preparação exclusiva que constana organização do itinerário ou formulário com as questões relevantes (Lakatos, 1996, *cit. por Boni e Quaresma 2005*).

Segundo Haguette (1997, p.86), diz o seguinte: "na terceira fase da investigação o propósito do investigador é obter informação ou extrair dados que não existiriam apenas de uma pesquisa bibliográfica e do estudo. Uma das formas que suplementariam estas recolhas de dados seria a entrevista. A entrevista é definida pelo autor como um processo de interacção social entre dois indivíduos no qual um deles, o entrevistador, tem por objectivo a consecução de

recolher informação por parte do outro, o entrevistado”. A entrevista como recolha de informação sobre um demarcado tema científico é a técnica mais usada no procedimento de trabalho de campo. Transversalmente os pesquisadores procuram alcançar esclarecimentos, ou seja, extrair dados imparciais e imaginários. Os dados imparciais conseguem obter transversalmente de fontes auxiliar aquelas como: recenseamentos, estatísticas, etc. No caso dos dados imaginários só lograrão ser alcançados através da entrevista, portanto é que eles relacionam com os valores, às posturas e os pareceres dos indivíduos entrevistados (*Haguette* 1997, p. 86, cit. por *Boni e Quaresma* 2005).

Quanto a *Bourdieu* (1999), destaca que a enunciação das questões o pesquisador precisa de ter cautela para não executar perguntas absurdas, injustas, duvidosas, desviadas ou partidárias. As questões devem ser produzidas e dirigidas tendo em conta a ideia do investigado, ou seja, procurando dar prosseguimento no diálogo, levando a entrevista com um certo sentido coerente para o entrevistado. Tentando alcançar um relato natural mais as vezes não é agradável fazer uma pergunta directa, mas sim, fazer com que o pesquisado recorde fracções da sua vida. Para isso o pesquisador pode muito bem ir suscitando a lembrança do pesquisado (*Bourdieu*, 1999, cit. por *Boni e Quaresma* 2005).

Os formatos de entrevistas mais usados em Ciências Sociais segundo, *Honnigmann* (1954), e *Minayo* (1993), são: as entrevistas estruturadas, semi-estruturadas, aberta, entrevista com grupos focais, história de vida e igualmente a entrevista projectiva. Ao desvendar sobre elas, descobriremos e identificaremos, na medida do possível, que vantagens e desvantagens contêm estes tipos de entrevistas. Igualmente sabendo antecipadamente que a selecção de algumas técnicas de recolha de dados sujeita especificamente da adaptação ao dilema da pesquisa.

Referente a entrevista projectiva é aquela concentrada em técnicas visuais, isto é, o uso de recursos visuais onde o entrevistado pode apresentar: cartões, fotos, filme, etc. Para o informante, esta prática possibilita impedir respostas directas e é usada para examinar informes sobre determinado grupo ou localidade (*Honnigmann* 1954, *Minayo* 1993, cit. por *Boni e Quaresma* 2005).

Do ponto de vista de *Lodi* (1974), e *Lakatos* (1996), as entrevistas estruturadas são feitas mediante questionário completamente estruturado, ou seja, é aquela onde as perguntas são antecipadamente manifestadas e tem-se o cuidado de não debandar a elas. A essencial razão é ter cuidado possibilitando a comparação com o mesmo combinado de perguntas e que as distinções devem reflectir nas diferenças entre os respondentes a distinção nas perguntas, os questionários podem ser enviados aos informantes através do correio ou de um mensageiro. Neste

caso quando acontece é preciso enviar uma nota informativa esclarecendo a natureza da pesquisa.

Os questionários bem como a entrevista estruturada usualmente são utilizados nos recenseamentos como por exemplo, os do *IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)*, nas pesquisas de apreciação, nas pesquisas eleitorais, nas pesquisas mercado lógicas, e pesquisas de audiências, etc.

As **vantagens** mais importantes de um questionário são: nem sempre é essencial e necessário a comparência do pesquisador para que o informante conteste as questões.

No que diz respeito o questionário consegue abranger um grande número de pessoas no mesmo período conseguindo uma importante unidade de dados, logrando alcançar áreas geográficas mais vastas neste caso se for o propósito da pesquisa. Também garante maior independência das respostas em justiça do anonimato, escapando potências do entrevistador.

Normalmente, através do questionário, alcança-se contestações rápidas e explícitas (*Lodi 1974, e Lakatos 1996, cit. por Boni e Quaresma 2005*).

Independentemente dos comentários negativos que os questionários sofrem, segue sendo usado em diversas aéreas. Existem uma série de **desvantagens** na aplicação e elas são: a percentagem de retorno dos questionários remetidos pelos correios usualmente é pequena e o processo de devolução é lento afectando o funcionamento da pesquisa. Em várias ocasiões existe um considerável número de perguntas sem contestação. Outra desvantagem é a complexidade de compreender o tipo de questão por parte do respondente quando o pesquisador está ausente (*Lodi 1974, e Lakatos 1996, cit. por Boni e Quaresma 2005*).

No que consta a técnica da entrevista aberta, segundo *Minayo (1993)*, é usada quando o pesquisador pretende alcançar o máximo possível de esclarecimentos sobre um determinado tema, conforme a visão do entrevistado, e também serve para conseguir melhor detalhadamente do tema em discussão. Normalmente utiliza-se na explicação de factos específicos culturais para restringidos grupos e para a comparabilidade de distintos factos (*Minayo 1993, cit. por Boni e Quaresma 2005*).

De acordo com *Selltizetallii (1987)*, considera o seguinte as entrevistas semi-estruturadas ajustam-se as perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a hipóteses de difundir o assunto escolhido. O pesquisador pode acompanhar e estar ligado directamente as pergunta antecipadamente explicadas, mas ele o faz em uma conjuntura idêntica ao de um diálogo coloquial. O entrevistador necessita estar atencioso para orientar, no instante que julgar apropriado, o debate para o tema que o importa concebendo perguntas adicionais para tratar de esclarecer perguntas que não estiveram claras ou auxiliar a reorganizar conjuntura da entrevista,

caso o informante tenha “fugido” ao assunto ou tenha dificuldades com ele. Este tipo de entrevista é bastante utilizado quando se pretende restringir a capacidade das informações, alcançando uma perspectiva melhor para o motivo, intercedendo a fim de que os objectivos estejam conseguidos.

As grandes **vantagens** da entrevista aberta e conjuntamente com a semi-estruturada são que as duas técnicas praticamente geram uma melhor amostra da população de interesse. Efeito oposto dos questionários remetidos por correio que detêm um elevado índice de devolução baixo, a entrevista tem um índice de contestação mais amplo, uma vez que é mais comum as pessoas concordarem falar sobre determinados temas. Outra vantagem diz ao facto à dificuldade que muitos indivíduos têm de contrapor por escrito. Ambas as formas de entrevista não produzem dificuldades, pode-se entrevistar pessoas completamente analfabetas.

Ainda mais os dois sistemas de entrevistas proporcionam a rectificação de erros dos informantes, erros que em muitas das ocasiões não lograrão ser corrigidos como no caso do uso dos questionários escrito.

As práticas de entrevista aberta e semi-estruturada também gozam de **vantagens** no que diz respeito a sua flexibilidade em relação ao seu tempo, consentindo uma cobertura mais penetrante sobre determinados temas. Independentemente da interacção entre o entrevistador e o entrevistado favorece as contestações de carácter voluntário. Também podem possibilitar de um início de vizinhança melhor entre entrevistador e entrevistado, o que consente ao investigador confrontar em matérias complicadas e sensíveis, ou seja, quanto menos organizada a entrevista melhor será o favorecimento de uma troca mais afectuosa entre ambas as partes. Desta forma, os dois tipos de entrevista cooperam bastante na investigação das aparências afectivas e valorativas dos informantes que determinam significados particulares das suas posturas e condutas. A contestação natural dos entrevistados e a máxima autonomia que os mesmos podem fazer aparecer perguntas inesperadas ao entrevistador que conseguiram ser enorme interesse na sua pesquisa.

Na entrevista aberta assim como na semi-estruturada, temos a hipótese de utilizar meios visuais, como cartões, fotografias, o que pode deixar o entrevistado mais a vontade e fazê-lo recordar de acontecimentos, que provavelmente não seriam possíveis num modelo de questionário, por exemplo.

Para o autor quanto as **desvantagens**, da entrevista aberta e semi-estruturada, ambas expõem consideração mais as limitações do próprio entrevistador, exemplo de um modelo: a falta de meios financeiros e tempo investido. Por sua vez, existe certo clima de insegurança por parte do entrevistado em relação ao anonimato motivo que muitas ocasiões o entrevistado retém

informações de carácter relevante. De todas as formas este assunto é, ainda assim melhor apreendido pela entrevista aberta e semi-estruturada.

É importante recordar que a característica das entrevistas está sujeita de forma como ela vai ser planificada por parte do entrevistador. “ O dom do entrevistador constitui em gerar uma situação onde as perguntas do informante sejam provenientes de fontes fidedignas e credíveis” (*Selltiz 1987, cit. por Boni e Quaresma 2005*).

A situação em que o entrevistador efectue a entrevista ajuda imensamente para êxito, deve ser passado, acima de tudo, firmeza e confiança ao informante (*Selltiz 1987, cit. por Boni e Quaresma 2005*).

Desde o ponto de vista de *Rosa e Arnoldi (2006 p.17)*, a entrevista é uma das habilidades de recolha de dados, considerada de forma lógica e que tem repercussão na atitude do pesquisador, antecipadamente identificada, para orientar com eficiência um assunto metódico de saberes, de maneira mais concluída e viável, com a mínima coragem e de tempo (*Rosa e Arnoldi, 2006, p.17, cit. por Júnior e Feres*).

Segundo *Ribeiro (2008)*, define a entrevista como: uma habilidade adequada sempre que o pesquisador pretende esclarecer algo relacionado com a sua investigação, e que possibilita conhecer sobre posturas, sensibilidade e valores subjacentes a conduta, o que exprime que pode-se ir mais além das descrições dos actos, integrando novas procedências dos procedimentos pelos próprios entrevistadores (*Ribeiro, 2008, cit. por Júnior e Feres*).

Salvador (1989), *Ribeiro (2008)*, para os dois autores a entrevista foi considerado nos fins dos últimos anos, uma ferramenta do qual se auxilia frequentemente, e com máximo rigor, aos pesquisadores das áreas das ciências sociais e psicologia. Apela as entrevistas permanentemente para adquirir dados que não conseguem extrair de registos e fontes documentais, conseguindo estes serem facultados determinados indivíduos (*Salvador 1989, Ribeiro, 2008, cit. por Júnior e Feres*).

Gil (1999), afirma que as entrevistas podem ser classificadas em: informais, focalizadas, por pautas e formalizadas (*Gil 1999, cit. por Júnior e Feres*).

É estrategicamente mais barata e flexível	Necessita de entretenimento por parte do entrevistador
Obtemos muita informação em um curto espaço de tempo	Recolhe os dados no momento distinto, a que se tenha produzido
Possibilita-nos analisar o comportamento	Intervém sesgos na comunicação facultada

oral e não oral do entrevistado	(estado ânimo, e o desejo de agradar)
Oferece a oportunidade de manifestar ideias e sentimentos	
Ocasiona o efeito terapêutico da escuta	

Tabela 63 - Vantagens vs Desvantagens de Entrevista

Fonte: Elaboração Própria, a partir de, Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Gómes e Lorena 2014.

Abordagem Metodológica

No presente trabalho, o estudo de caso utilizado é do tipo ilustrativo /exemplificativo, no sentido em que a sua escolha fornece um contexto adequado para a resposta às questões de investigação concretas, permitindo aos investigadores analisar processos chave, como é o caso da análise de qual é o impacto dos transportes aéreos no desenvolvimento do sector da hotelaria em Luanda. Devido à ausência de uma colaboração permanente, entre os dois sectores indústria da hotelaria e turismo e os transportes aéreos, o presente caso de estudo abordado na actual investigação é único no quadro nacional angolano, torna-se de especial importância para os investigadores no qual pode ajudar para o melhor entendimento a nível mais geral, podendo ser enquadrado na teoria referente à literatura sobre o tema em discussão.

O estudo de caso da actual dissertação foi executado em três etapas: a da preparação, a do desenvolvimento e a finalização, que a posterior irão ser expostos.

Na etapa da preparação, após a escolha do tema a ser tratado, fez-se uma revisão da literatura pertinente para podermos ajustar ao tema na teoria. Conjuntamente, procedeu-se à etapa da selecção do caso “o impacto dos transportes aéreos no desenvolvimento do sector da hotelaria em Luanda”. Esta fase de selecção do caso não foi demorada porque tratava-se de uma situação particular e escassa no quadro dos transportes aéreos/ do sector hoteleiro em Luanda. Posteriormente iniciou-se a fase da selecção de dados.

Depois do desfecho com sucesso destas duas últimas etapas, procedeu-se à etapa de desenvolvimento.

Nesta etapa, foram realizadas breves entrevistas em Luanda (Ministério da Hotelaria e Turismo; Ministério dos Transportes de Angola, também em Luanda, aos diferentes players referidos com o objecto de investigação a fim de proceder a recolha de dados quantitativos e qualitativos.

Após ao desfecho ter concluído com sucesso nesta última etapa, a fase de evolução, procedeu-se à etapa de conclusão, com princípio na etapa de desenvolvimento escrito de um relatório de estudo de caso.

Conclusão

Este capítulo deu-nos a possibilidade de reunir todos os elementos integrantes para a parte metodológica intrínseca ao estudo, portanto também permitiu-nos expor a multiplicidade das diversas técnicas que lhe estão agregadas. O seu interesse elucidará a esclarecer e expor de maneira explicativa discriminada e pormenorizada a trajectória como foi realizado todo o processo ao longo da investigação e a intersecção foi instituído entre as diversas temáticas em estudo, de forma a conseguir alcançar os objectivos delimitados.

O acolhimento de um modelo prático consentiu-nos encaixar no nosso estudo um combinado de técnicas metodológicas que no seu todo estão interligadas, gerando dados estimulantes para posteriormente facultar respostas sobre perguntas que eventualmente careciam de explicação no início da nossa investigação.

Capítulo III – Discussão de Resultados

As entrevistas em Anexo, foram realizadas, a várias instituições públicas e privadas, em Angola em particular na cidade de Luanda. Entre elas constam: Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, Ministério dos Transportes e algumas das principais cadeias Hoteleiras internacionais a operarem na capital do país (Luanda, em Angola); com classificações 4 e 5 estrelas, permitindo-nos fazer, um importante cruzamento de dados com os diversos Boletins Estatísticos do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, e Relatórios Anuais do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro”, projectado pela Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA), bem como Relatórios anuais da entidade reguladora da aviação civil em Angola, Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola (INAVIC).

Relativamente às respostas de todas as instituições envolvidas podemos verificar que em geral as respostas foram análogas.

Seguidamente afigura-se a análise quantitativa e qualitativa com tratamento estatístico para uma comparação dos dados retirados em todas as empresas e instituições que foram realizadas as entrevistas, designadamente o Ministério de Hotelaria e Turismo, Ministério dos Transportes e diversos grupos hoteleiros estabelecidos na província de Luanda.

Foram elaboradas 10 questões para o guião das entrevistas, realizadas na capital de Angola, em Luanda, num processo presencial, nas mais variadas instituições.

A Primeira entrevista, foi realizada numa Cadeia Hoteleira, denominada por Hotel Presidente com a classificação de 4 estrelas. A entrevista foi concedida pelo Director Geral do mesmo hotel, no dia 07/05/2014, num ambiente agradável e cordial. O nosso entrevistado, disponibilizou-se a responder a um conjunto de dez perguntas, relacionadas com o nosso trabalho de investigação.

A Segunda entrevista, foi realizada, numa instituição Governamental, precisamente no Ministério dos Transportes. O nosso entrevistado, exerce o cargo de Chefe de Departamento para os Assuntos da Aviação Civil do Gabinete Jurídico, Dr. Osvaldo Nunes a entrevista foi realizada no dia 07/05/2014.

A Terceira entrevista, também foi realizada numa cadeia hoteleira, denominado Hotel SKYNA, com a classificação de 4 estrelas. A nossa entrevistada ocupa o cargo de Directora Geral, Dra. Sónia Fonseca, a mesma realizou-se no dia 25/06/2014.

A Quarta entrevista, teve lugar numa cadeia hoteleira Internacional, que opera em Luanda, Hotel EPIC SANA Luanda, o hotel conta com uma classificação de 5 estrelas. O nosso entrevistado foi o Dr. Tiago Santana Gomes, que ocupa o cargo dentro na empresa, de Front Office: Manager, a mesma foi realizada dia 26/06/2014.

A Quinta entrevista, foi realizada no Hotel Baía, dia 30/06/2014, e conta com a classificação de 4 estrelas. O nosso entrevistado foi o Dr. Victor Baio, ocupa o cargo na empresa de Director para Formação Hoteleira, TD Hotels.

A Sexta entrevista, teve lugar numa instituição Governamental, o Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola. O nosso entrevistado foi o Dr. Mengua Simão, e ocupa o cargo dentro do ministério de Chefe do Departamento de Estudos Estatísticos, a mesma foi realizada dia 18/07/2014.

Questão 1- Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

De acordo com o Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, entre 2009 a 2012, o país teve um total de chegadas de turistas internacionais na ordem de 1.375.085 visitantes. Sendo que os principais motivos das viagens realizadas pelos turistas ao país, entre

2009 e 2012, destacou-se os serviços, férias e negócios como podemos verificar nas figuras abaixo indicada.

Desta forma podemos confirmar que a primeira pergunta feita as instituições e empresas entrevistadas está em plena reciprocidade com os dados estatísticos obtidos nos diversos Boletins Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, tendo assim o transporte aéreo um impacto positivo na actividade económica do país e em particular na província Luanda.

Regiões	Chegadas
África	174.841
América	67.639
Ásia	103.533
Austrália	1.226
Europa	176.877
Médio Oriente	4.017
Total Geral	528.133

Tabela 64 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões entre 2009 a 2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, p.15

Regiões	Chegadas
África	174.841
América	67.639
Ásia	103.533
Austrália	1.226
Europa	176.877
Médio Oriente	4.017
Total Geral	528.133

Tabela 65 - Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões em 2012

Fonte: Elaboração própria através Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola Edição 2013



Figura 19 - Principais Motivos de Viagens 2008/2009

Fonte: Elaboração Própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009

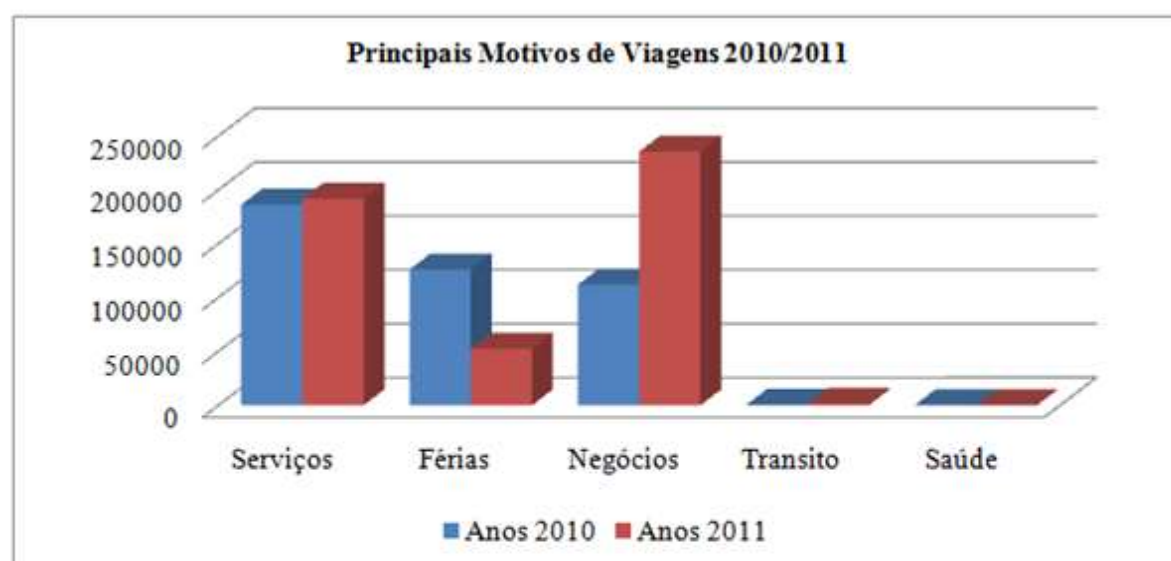


Figura 24 - Principais Motivos de Viagens 2010/2011

Fonte: Elaboração própria a partir do Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2012

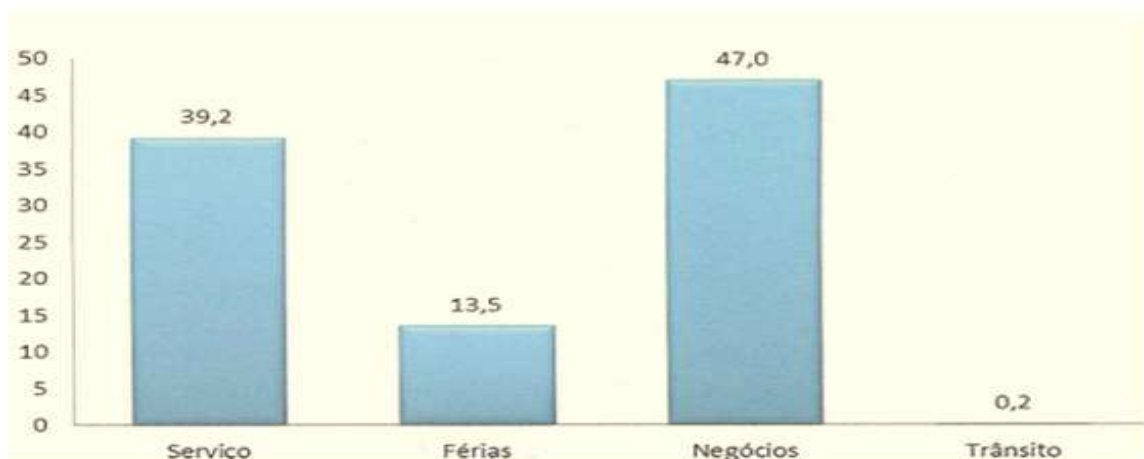


Figura 30 - Principais Motivos de Viagens em 2012

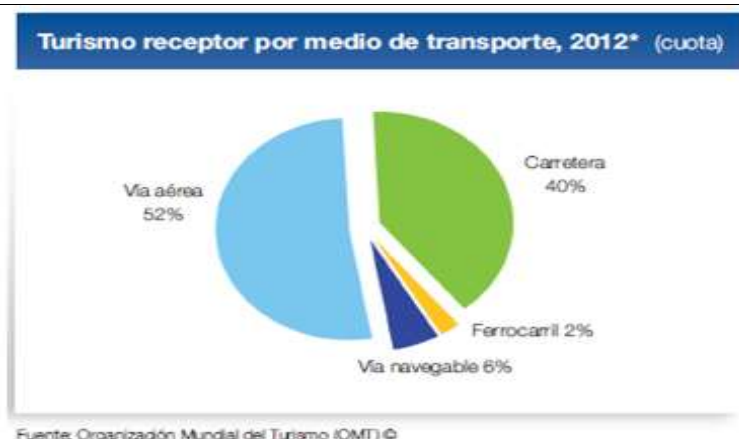
Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2013

Questão 2- No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

De acordo, com os dados da *Organização Mundial do Turismo - OMT* (Edição 2013, p.5), revela-nos que quanto ao turismo receptor a nível mundial, o meio de transporte mais utilizado por parte dos viajantes em 2012, foi o transporte aéreo, com um total de 52%, seguido do automóvel com 40%, e por via marítima com 6% e por último apresenta-se os serviços de ferrovias com 2%, conforme consta na figura abaixo indicada.

Segundo o *Compendium of Tourism Statistics*, elaborado pela *OMT*, em 2013, entre o ano de 2007 a 2011, em Angola, o meio de transporte mais utilizado pelos visitantes Internacionais ao país, foi o avião, seguido pelo meio marítimo, e por via terrestre, conforme se pode verificar na figura abaixo indicada. Sendo que a segunda questão do nosso entrevistado também confirma a veracidade dos dados do Boletim Estatístico.

O que mais uma vez, podemos ver que a segunda resposta dos nossos entrevistados está em plena sintonia com os dados recolhidos para efectuarmos o nosso estudo, sendo que entre o sector dos transporte aéreos e actividade hoteleira, existe uma forte cumplicidade.

**Figura 30 - Turismo Receptor por Meio de Transporte, 2012 (Quota)**

Fonte: Organização Mundial do Turismo

Arrivals by mode of transport						
1.19	Total	(000)	104	294	366	425
1.20	• Air	(000)	172	294	366	425
1.21	• Water	(000)	18	—	—	—
1.22	• Land	(000)	4	—	—	—
1.23	* railway	(000)	—	—	—	—
1.24	* road	(000)	4	—	—	—
1.25	* others	(000)	—	—	—	—
1.29	• Guests	(000)	122	165	454	465
1.30	• Overnights	(000)	340	366	1,899	2,856
Hotels and similar establishments						
1.31	• Guests	(1) (000)	91	126	288	319
1.32	• Overnights	(1) (000)	262	260	1,054	2,544
Expenditure						

Tabela 16- Indicadores Básicos do Turismo em Angola, 2007/2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio Estatístico do Turismo Edição, 2013, p.9

Questão 3 - No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

Segundo o *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2009, p.46), o país teve um acréscimo em termos de estabelecimentos por unidades, no sector da restauração e similares com 32,7%, e 29,6%, relativo as unidades hoteleiras.

Em conformidade com os dados publicados, em Angola, contabilizavam-se, em 2009, 3.152 estabelecimentos hoteleiros e similares, onde mais da metade encontram - se localizados nas províncias de Luanda (36%), Huila (19%) e Benguela (10%). A aposta num investimento no sector hoteleiro é o fortalecimento que permite o país a competir com o resto dos países vizinhos da região Africana.

Apesar do potencial e do crescimento económico do país nos últimos anos, pode-se observar que a actividade turística em Angola, padece de problemas de infra-estruturas concretamente no que diz respeito a vias de transportes e as infra-estruturas hoteleiras, de forma genérica são diminutas e com custos elevados. Entretanto, tem-se verificado um aumento de construções de novos hotéis e a reabilitação de vias de comunicação e de entradas, o que prediz ser um futuro prometedo (IACEP Portugal Global, 2013, p.12).

De acordo com *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola* (Edição 2012, p.57), a rede de estabelecimentos hoteleiros do país, voltou a dar sinais de crescimento em algumas províncias e verificou-se um retrocesso acentuado em outras províncias, por motivos de requalificação, outras unidades apenas foram encerradas para realização de obras de melhoria. As províncias de Luanda, Benguela, e Huíla, continuam a representar o grosso do investimento hoteleiro com 68%, do total da rede hoteleira neste período.

Estima-se que estiveram em pleno funcionamento 4.911 unidades hoteleiras, restaurantes e similares como agências de viagens, em todo o território nacional, obtendo um crescimento de mais 425 novas unidades face ao ano de 2010.

Também verificou-se que em termos de unidades, houve uns acréscimos caracterizados no sector da restauração e similares (+362), hospedarias (+93) e hotéis (+12).

Segundo a *World Tourism Organization*, publicou na Edição de 2013, o *Compendium of Statistics*, (2007-2011, p.9), o número de estabelecimentos hoteleiros que possuía Angola desde 2007 a 2011.

Verificou-se um crescimento anual, em 2007, o país contava com 340, unidades hoteleiras, e similares, no seguinte ano 2008, passou a ter 386 em 2009, contava com 1.899, estabelecimentos, chegando ao ano de 2010, com um acréscimo de 2.856 unidades, retrocedendo em 2011, para 1.436.

Em conformidade com as respostas da terceira pergunta, dois dos nossos entrevistados, puderam constatar que ambas as questões respondidas estão em plena sintonia com os relatórios da (*World Tourism Organization*, publicado em Edição de 2013, o *Compendium of Statistics*,

2007-2011, p.9) e do (IACEP Portugal Global, 2013, p.12). (*Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*, Edição 2012, p.57).

Questão 4 - Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

Quanto à quarta questão, respondida pela grande maioria dos nossos entrevistados, podemos confirmar a veracidade da mesma, tendo em conta os dados obtidos no relatório das *Nações Unidas* (2011, com o tema Promover o Turismo Sustentável, p.6), o estudo reconhece o esforço institucional que está a ser realizado no país de forma a proporcionar formação de trabalhadores que podem contribuir para o melhoramento da actividade turística em particular no sector da hotelaria.

Entretanto o estudo revela no que consiste a formação de recursos humanos qualificados no sector da actividade turística, está muito longe de alcançar níveis satisfatórios. Em 2009, Angola contabilizava apenas 1 em cada 27 trabalhadores no ramo hoteleiro, continha formação na área, como está representado na figura abaixo.



Figura 26 – Formação no Sector de Hotelaria ao Nível Nacional em 2009

Fonte: MINHOTUR/Direcção Nacional de Formação Hoteleira e Turística, 2009

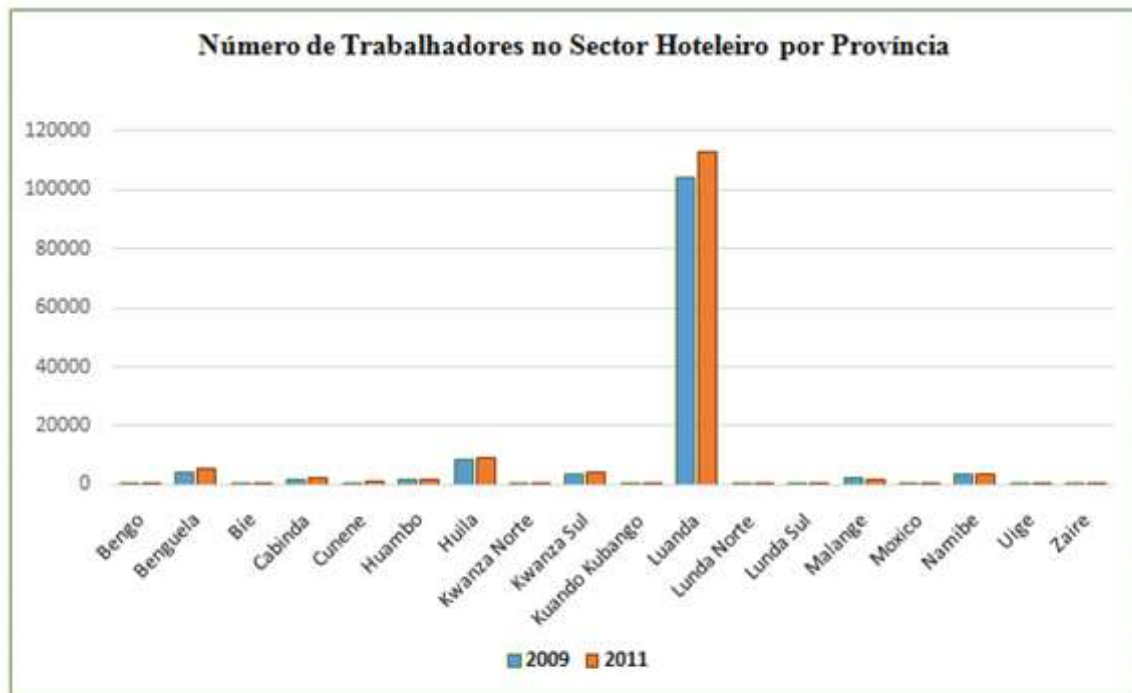


Figura 25 - Número de Trabalhadores no sector Hoteleiro por Província, 2009/2011

Fonte: Elaboração própria, desde, Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009, Ed. 2012

Questão - 5 Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

O maior constrangimento ao desenvolvimento da actividade do transporte aéreo em Angola em particular, em Luanda é o preço muito alto.

Questão 6 - Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

De acordo com a sexta pergunta, podemos confirmar a veracidade da resposta da mesma, depois de termos confirmado que as respostas dos nossos entrevistados, estão em sintonia com os dados do nosso estudo, em que na região de Luanda existe um défice de infra-estrutura hoteleira face o fluxo da procura, tendo em conta após 54 anos, desde o último senso realizado oficialmente em Angola, em 1970, o país, em 2014, realizou primeiro recenseamento populacional, em pleno clima de paz e estabilidade política, no qual o mesmo decorreu em 16 a 31 de Maio de 2014, sendo que os primeiros dados preliminares relacionados com o senso

populacionais revelaram um aumento da população no país como consta na tabela abaixo indicada (*Instituto Nacional de Estatística*, Subcomissão de Difusão de Resultados, 2014, p.5).

Província/Área de Residência	Total		Homens		Mulheres		Índice de Masculinidade
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	
Angola	24 383 301	100,0	11 803 488	100,0	12 579 813	100,0	93,8
Urbana	15 182 898	62,3	7 373 503	62,5	7 809 395	62,1	94,4
Rural	9 200 403	37,7	4 429 985	37,5	4 770 418	37,9	92,9
Províncias							
Cabinda	688 285	2,8	337 068	2,9	351 217	2,8	96,0
Zaire	567 225	2,1	281 892	2,1	285 333	2,0	98,8
Uíge	1 426 354	5,9	698 958	5,9	727 396	5,8	96,1
Luanda	6 542 944	26,9	3 205 346	27,2	3 337 598	26,6	96,0
Cuanza Norte	427 971	1,8	208 933	1,8	219 038	1,7	95,4
Cuanza Sul	1 793 787	7,4	865 021	7,3	928 766	7,4	93,1
Malanje	968 135	4,0	471 788	4,0	496 347	4,0	95,1
Lunda Norte	799 950	3,3	411 030	3,5	388 920	3,1	105,7
Benguela	2 036 662	8,4	961 484	8,2	1 075 178	8,6	89,4
Huambo	1 896 147	7,8	899 690	7,6	99 6457	7,9	90,3
Bié	1 338 923	5,5	636 370	5,4	702 553	5,6	90,6
Moxico	727 594	3,0	353 986	3,0	373 608	3,0	94,7
Quando Cubango	510 369	2,1	247 983	2,1	262 386	2,1	94,5
Namibe	471 613	1,9	227 653	1,9	243 960	1,9	93,3
Huila	235 4398	9,7	1 117 342	9,5	1 237 056	9,9	90,3
Cunene	965 288	4,0	450 814	3,8	514 474	4,1	87,6
Lunda Sul	516 077	2,1	253 768	2,2	262 309	2,1	96,7
Bengo	351 579	1,4	174 362	1,5	177 217	1,4	98,4

Fonte: INE, RGPH 2014, Resultados Preliminares

Tabela 54 – Resultados Preliminares do Senso Populacional, Total por Província, Angola Ano, 2014

De acordo com os dados preliminares no mês de Maio de 2014, relativos ao senso populacional sobre Angola, revelados pelo *Instituto Nacional de Estatística* (INE, 2014, p.23) indica que até o ano de 2014, residiam em território Angolano, cerca de 24.383.301 residentes, dos quais 11.803.488 são do sexo masculino entretanto 12.579.813 pertencem ao sexo feminino.

No que diz respeito à densidade populacional por províncias, a cidade de Luanda é a mais populosa, com um total de 6.542.944 residentes.

Segundo dados do *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico Angolano* (2009, p. 60), Angola contava com um total de 3.127 estabelecimentos hoteleiros e similares, sendo que

a província de Luanda contava com um total de 1.130 estabelecimentos, e em 2011, o país contava com um total de 4.991 unidade hoteleiras e similares, destacando a região de Luanda com com 1.688 estabelecimentos dos quais a província de Luanda contava, com apenas um hotel de 5 estrelas, 6 hotéis de quatro estrelas, 15 hotéis de 3 estrelas, 14 hotéis de 2 estrelas e 12 hotéis de 1 estrela. Totalizando 48 unidades hoteleiras

Províncias	Hotéis	Pensões	Ald. Turístico	Aparthotéis	Conj. Turist.	Alberg.	Hosped.	Estal.	Rest. Simil.	AVT	Total
Bengo	1	12	0	0	7	0	0	0	40	0	60
Benguela	7	42	0	1	1	0	44	0	207	0	302
Bie	1	33	0	0	0	0	0	0	34	0	68
Cabinda	3	13	0	0	2	0	0	2	28	0	48
Cunene	1	28	0	0	0	0	8	0	0	2	39
Huambo	3	22	0	1	0	0	5	0	43	5	79
Huíla	5	15	12	0	0	0	53	0	487	12	584
Kwanza Norte	1	15	0	0	0	0	0	0	38	0	54
Kwanza Sul	1	31	3	1	1	0	0	0	102	0	139
K. Kubango	0	10	0	0	0	0	3	0	45	0	58
Luanda	48	90	14	1	6	5	119	2	815	30	1.130
Lunda Norte	0	12	0	0	0	0	0	0	59	0	71
Lunda Sul	0	10	0	0	2	0	2		24	0	38
Malanje	6	8	0	0	0	0	0	0	57	0	71
Moxico	2	14	0	0	0	0	1	0	16	2	35
Namibe	1	14	2	1	1	0	16	0	129	4	168
Uíge	2	5	0	0	0	0	0	0	121	0	128
Zaire	5	13	1	1	0	0	9	0	26	0	55
Total	87	387	32	6	20	5	260	4	2.271	55	3.127

Fonte: Direcção Nacional de Infra-estruturas Hoteleiras e Direcções Provinciais da hotelaria e turismo

Tabela 19- Distribuição da rede hoteleira e Semilar em funcionamento por Províncias em 2009

REDE HOTELEIRA E SIMILAR EM FUNCIONAMENTO POR PROVÍNCIA EM 2011													
PROVINCIA	HOTEIS	APART. HOTEIS	ALBERG.	PENSÕES	ALD.TUR.	COMP. TURIST.	POUSADA	HOSPED.	MOTEIS	ESTALA GENS	REST.E SIMILAR	A.V.TURIS.	TOTAL
BENGO	1	0	0	6	9	0	0	6	0	0	47	0	69
BENGUELA	15	4	0	61	0	2	4	68	0	0	857	0	1011
BIÉ	3	0	0	30	0	3	0	10	0	0	20	0	66
CABINDA	5	3	0	26	2	3	0	2	1	0	162	0	204
CUNENE	2	0	0	30	0	0	0	6	0	0	123	0	161
HUAMBO	6	2	0	36	0	3	0	12	0	0	41	0	100
HUILA	8	0	0	15	14	1	0	65	0	0	515	0	618
KNORTE	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	47	0	60
KSUL	15	0	0	29	3	0	1	41	0	0	143	0	232
KKUBANGO	0	0	0	9	1	0	0	5	0	0	31	0	46
LNORTE	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	47	0	63
LSUL	0	0	1	12	1	0	1	2	0	0	38	0	55
LUANDA	70	5	32	134	26	0	0	166	1	1	1.166	87	1.688
MALANJE	6	0	0	12	0	0	0	0	0	0	51	0	69
MOXICO	4	0	0	16	0	0	0	4	0	0	106	0	130
NAMIBE	2	1	0	17	2	0	0	17	0	0	126	0	165
UÍGE	4	0	0	8	0	0	0	20	0	0	93	0	125
ZARE	6	1	0	13	1	0	0	9	0	0	19	0	49
TOTAL	148	16	33	482	59	12	6	433	2	1	3.632	87	4.911

Fonte: Direcção Nacional da hotelaria e Similares

Tabela 27- Rede Hoteleira e Similar em Funcionamento por Província em 2011

PROVINCIA	HOTÉIS	APART.HOTEIS	ALBERG.	PENSÕES	ALD.TUR	COMP. TURISTA.
Bengo	1	0	0	0	3	0
Benguela	18	4	0	68	0	2
Bíe	2	0	0	22	0	0
Cabinda	6	3	0	26	3	6
Cunene	2	0	0	30	0	0
Huambo	6	3	0	36	0	3
Huila	8	0	0	15	14	2
Kwanza Norte	1	0	0	14	0	0
Kwanza Sul	15	0	0	25	0	1
Kuando Ku- bango	0	0	0	9	1	0
Luanda	77	6	40	150	37	0
Lunda Norte	1	0	0	12	0	0
Lunda Sul	0	0	0	12	0	2
Malanje	6	0	0	17	0	0
Moxico	4	0	0	17	0	0
Namibe	2	1	0	16	3	0
Uige	4	0	0	9	0	0
Zaire	8	1	0	24	0	1
Total	161	18	40	502	61	17

POUSADA	HOSPED.	MOTÉIS	ESTALA GENS	REST.E SIMILAR	A.V.TURIS	TOTAL
0	2	0	0	52	0	58
4	69	0	0	980	0	1.145
0	16	0	0	22	0	61
0	2	0	0	221	0	267
0	6	0	0	129	0	167
0	0	0	0	69	5	122
0	69	0	0	615	16	739
0	0	0	0	44	0	59
1	37	0	0	148	0	227
0	5	0	0	68	0	83
0	203	1	1	1.348	94	1.958
0	0	0	0	14	4	31
1	0	0	0	40	0	55
0	0	0	0	54	0	77
0	4	0	0	79	2	106
0	16	0	0	141	5	184
0	19	0	0	89	0	121
0	0	0	0	19	0	53
6	448	1	1	4.132	126	5.513

Tabela 35 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012

Fonte: Elaboração própria através da, Direcções Provinciais da Hotelaria e Turismo. Direcção Nacional de Hotelaria e Similares

PROVINCIA	CATEGORIAS					Total
	1 Estrela	2 Estrelas	3 Estrelas	4 Estrelas	5 Estrelas	
BENGO	0	1	0	0	0	1
BENGUELA	1	8	7	2	0	18
BIÉ	2	0	0	0	0	2
CABINDA	4	1	1	0	0	6
CUNENE	0	2	0	0	0	2
HUAMBO	0	4	2	0	0	6
HUÍLA	2	4	1	1	0	8
K.NORTE	0	0	1	0	0	1
K.SUL	5	5	5	0	0	15
K.KUBANGO	0	0	0	0	0	0
L.NORTE	0	0	0	0	0	0
LUNDA SUL	0	0	1	0	0	1
LUANDA	21	22	26	5	3	77
MALANJE	3	2	1	0	0	6
MOXICO	0	4	0	0	0	4
NAMIBE	1	1	0	0	0	2
UÍGE	2	1	0	1	0	4
ZAIRE	4	2	1	1	0	8
TOTAL	45	57	46	10	3	161

Tabela 36 - Classificação da Rede Hoteleira por Província em 2012

Fonte: Direcções Provinciais da Hotelaria e Turismo. Direcção de Hotelaria e Similares

Questão - 7 No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferência Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

De acordo com a sétima pergunta, podemos confirmar a veracidade da resposta. Segundo a *World Travel Tourism Council (WTTC)*, prevê que o volume de negócios proveniente dos Eventos Internacionais, terá um crescimento de taxa média de 4,2%, em 2014, o que pode contagiar positivamente as economias dos países que apostam neste tipo de segmento. Sendo

este animador para vários destinos em todo mundo, inclusive Angola, que tem vindo apostar fortemente neste segmento da actividade turística (Cunha, 2006, p. 233).

Tendo em conta as respostas dos nossos entrevistados, existe uma plena correlação com o nosso estudo, todos consideram que a realização de eventos Internacionais no país, podem contribuir para um maior desenvolvimento da actividade turística e em particular para o sector da hotelaria, o que também pode levar o reconhecimento da marca do país a nível Internacional.

Questão - 8 A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

Tendo em conta a veracidade da resposta que se segue, podemos confirmar que a mesma está em plena sintonia com os dados recolhidos.

Segundo o *Jornal de Angola*, na Edição de 2011, publicou um artigo referente ao sector da Aviação Civil no país, onde citou as previsões de crescimento económico de Angola nos próximos anos, de acordo com a instituição internacional (*Fundo Monetário Internacional FMI*), onde prevê perspectivas económicas positivas para o país, a partir de 2013 até 2015, o país crescerá na ordem dos 6%, *cit. (Apex - Brasil 2012, p. 5)*. Em função dos dados macroeconómicos serem animadores, estima-se que o novo aeroporto contará com uma capacidade para receber 15 milhões de passageiros anualmente.

O Governo Angolano, encara este projecto como estratégico para o desenvolvimento do país e para o resto da África Subsariana.

Questão - 9 No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

Sendo que a nona, resposta foi abrangentemente respondida pela maioria dos entrevistados de forma unânime, tendo em conta o crescimento económico do país e o melhoramento das condições de vida das populações, estamos de acordo que o melhor destino após a entrada em funcionamento do futuro Aeroporto Internacional de Luanda. O melhor destino que o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, poderia ter seria de um aeroporto para voos domésticos.

Face ao desenvolvimento, que Angola, tem vindo a alcançar, nos últimos anos, tendo em conta o melhoramento do nível de vida das populações, e das regiões no interior do país, começa

a aparecer novos pólos de desenvolvimento turísticos, e com eles novas infra-estruturas aeroportuárias que esperam albergar grandes fluxos de turismo doméstico e para tal o Aeroporto 4 de Fevereiro, poderia ser o grande propulsor deste dinamismo, estando ao serviço das companhias de baixo custo (Low-Cost Regionais).

Questão - 10 Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

Existem medidas que o *Governo Angolano*, tem vindo a aplicar para flexibilizar os vistos de entrada para turistas no país. Tais medidas de carácter protocolar foram acordadas entre Portugal e Angola, de acordo com dados fornecidos pela *AICEP-PORTUGAL*, um dos muitos protocolos assinados, abrange a facilitação de Vistos. O protocolo Bilateral teve a autorização de ambos países, Portugal e Angola, e tem como objectivo de criar a concessão de vistos em passaportes comuns/ordinários, através do diploma legal que consta no (Decreto Presidencial nº293/2011, de 15 de Novembro), permitindo assim um maior período de tempo dos vistos de entrada e de forma semelhante para os vistos de múltiplas entradas com um só visto em território de ambos os países, sendo que o principal objectivo é o de facilitar a entrada de pessoas entre os dois povos.

Podemos concluir que se confirma na décima questão, que efectivamente a forte burocracia tem sido um enorme retrocesso para o desenvolvimento de negócios no país, por outro lado reconhece-se que o Governo Angolano, está a fazer esforços para eliminar tais barreiras facilitando um melhor ambiente para os negócios no país, entretanto o país ainda tem de trabalhar mais e melhor para superar de uma vez por todas as barreiras burocráticas.

Não obstante, o país ainda encontra-se refém de uma forte burocracia, que efectivamente tem vindo a prejudicar muito os negócios provenientes do exterior.

Capítulo IV - Conclusão

Conclusão

Através da pesquisa, durante a realização do presente trabalho, pode-se concluir que segundo os dados dos indicadores básicos do turismo, da *Organização Mundial do Turismo*, Edição 2013, confirma que o sector dos transportes aéreos, é uma peça fundamental para o desenvolvimento da actividade turística em Angola/Luanda, podemos afirmar que mais de 90% das viagens dos turistas ao território Angolano, são realizadas por via aérea, no qual a indústria hoteleira e o turismo, são os maiores beneficiados dos serviços de transporte aéreo.

Tendo em conta, segundo informação do crescimento económico de Angola, nos próximos anos, de acordo com *Fundo Monetário Internacional (FMI, 2009)*, as previsões de crescimento para o país, apontam para os 6%, ao ano até 2015, apesar da forte quebra do preço do barril de crude nos mercados internacionais na qual a economia Angolana é fortemente dependente desde recurso, levou o Governo Angolano, à elaborar um segundo Orçamento Geral do Estado rectificativo, com algumas medidas de contenção de gastos, devido a falta de divisas estrangeiras no país, sendo, que uma das maiores actividades com maior crescimento é o sector do transporte aéreo, na qual podemos comprovar que nos vários segmentos de turismo, os maiores motivos que levam as pessoas a viajar para Angola, é o turismo de negócios e os serviços, logo podemos comprovar que o factor de crescimento económico do país justifica a proliferação de novas infra-estruturas hoteleiras e aeroportuárias.

Por outro lado, podemos constatar que a taxa de ocupação hoteleira e o incremento do tráfego aéreo em Luanda, tem uma forte correlação com o crescimento económico do país, na qual uma redução do crescimento económico em Angola, pode afectar severamente a actividade turística e o tráfego aéreo, sendo estas duas variáveis fortemente dependentes ao crescimento económico de Angola.

Entretanto, também observamos que actividade hoteleira e similares tem vindo a criar anualmente emprego, devendo-se ao facto do excelente momento de crescimento económico que o país tem vindo a desenvolver associado as taxas médias de ocupação na hotelaria que rondam os 82%, justificando o crescimento da força de trabalho no sector. Contudo existe uma lacuna quanto a formação e qualificação dos recursos humanos no sector da hotelaria e da actividade turística. A eficácia do serviço do sector hoteleiro no país, está muito longe de alcançar níveis

satisfatórios. Em 2009, em Angola contabilizava-se que apenas 1 em cada 27 trabalhadores no ramo da hotelaria continham formação na área.

De acordo com as previsões do plano de desenvolvimento do território 2013/2017, do *Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial PND*, 2012, tem como objectivo alcançar as seguintes metas em 2017, quase um milhão de chegadas de turistas as fronteiras do país anualmente, incrementar o número de quartos e de camas nos estabelecimentos de alojamento turístico, sendo que espera - se um aumento do número de empregados no sector da hotelaria como também prevê -se um acréscimo das infra-estruturas hoteleiras em todo o país, assim como a construção de um novo aeroporto internacional em Luanda, no qual estará capacitado para receber 15 milhões de passageiros, ao ano.

Principais contributos do estudo

Em primeiro lugar, evidenciam-se os resultados obtidos para os dados quantitativos e qualitativos, podendo concluir que, parece existir um forte impacto positivo da actividade do transporte aéreo no desenvolvimento da indústria da hotelaria em Angola, e em particular, em Luanda; o estudo visa contribuir para melhorar a tomada de decisão nestas áreas cruciais para o desenvolvimento local, regional e nacional (transporte aéreo/ infra-erstruturas/ hotelaria), por parte dos decisores empresariais e governamentais. Visa também contribuir para o enriquecimento da literatura científica/ académica, no panorama lusófono, de aplicação a Angola.

Limitações do estudo

Como em qualquer trabalho científico, deparamo-nos com algumas limitações, a salientar: algumas dificuldades em acesso aos dados quantitativos e também à disponibilidade para a realização do trabalho de campo, por parte dos entrevistados e respectivas empresas/ entidades. Na realização das entrevistas, também deparamo-nos com algumas limitações, o carácter de confidencialidade dos dados e respectivas estratégias empresariais, o que pode ter condicionado em alguma parte, as respectivas respostas.

Trabalhos Futuros

Como em qualquer trabalho de índole científica e/ou académica, o presente trabalho de investigação não finda por aqui, no sentido em que pode e deve ser prolongada a linha de investigação em outros estudos num futuro próximo de modo a dar sequência a problemas de invés

tigação aplicados com outras variáveis e contextos diferentes. De forma simultânea, o presente trabalho também terá como objectivo a edição em livro, em Angola.

Com o desenvolvimento da actividade turística e com a abertura do futuro aeroporto internacional em Luanda, a linha de investigação pode dar seguimento a um projecto de Tese de Doutoramento, na qual seja possível a utilização de metodologias mais robustas, como o modelo de regressão PLS, dados de painel, modelos gravitacionais, time-series. entre outras.

Conclusão

Uma das sugestões para um trabalho futuro diz respeito à análise mais detalhada sobre o impacto da nova infra-estrutura aeroportuária, no tráfego aéreo e no sector da hotelaria em Angola em particular na província de Luanda. Sendo que as variáveis em causa para o estudo estão relacionados, com a capacidade do futuro aeroporto internacional na província de Luanda, incremento do tráfego aéreo, taxa de ocupação hoteleira se está associado ao crescimento económico, analisar o impacto do emprego tanto no sector aeroportuário como no sector do turismo, após abertura do futuro aeroporto na província de Luanda.

Sendo que para tal um estudo mais aprofundado, seria de maior relevância utilizar os modelos estatísticos que actualmente estão a ser introduzidos em vários estudos no campo da econometria, tais como modelo regressão PLS, construído para uso específico, onde foi adoptado em outras áreas tais como: medicina, farmácia, engenharia alimentar, aeronáutica, turismo, indústria têxtil, transporte aéreo, ciências sociais entre outros.

Entretanto, os modelos gravitacionais aplicados ao sector da aviação e do turismo, estão relacionados com as rotas origens/ destinos fenómenos de atractividade entre locais/ regiões e com fluxo de movimentos seja de passageiros ou mercadorias em suma, e podem ser aplicados em distintos campos da aeronáutica, turismo, entre outros. A aplicação da metodologia. Uma das vantagens do modelo gravitacional, emerge de um pressuposto teórico da física, a transposição do campo físico para o sector da economia na qual é feita trocando a massa física pela massa económica como atracção motriz ficando a distância constante como força de atrito. Contrapartida, a utilização de um modelo gravitacional simples, pode acarretar uma série de problemas nas estimativas do modelo econométrico com potencial de enviesar os resultados, e saber o erro de medida na variável dependente, dos dados de passageiros pelas companhias aéreas, a selecção de amostra ao escolher apenas os maiores fluxos de passageiros ou até mesmo a exclusão de variáveis para o modelo *Carvalho* (2012, p.37). Dados de painel, também seria interessante no estudo, na qual apresentam as seguintes características, segundo o artigo publicado por *ESTV-IPV* (2011), onde inúmera uma série de vantagens de dados de painel (Data Panel), reduz a multicollinearity na qual existe um problema sobretudo nos modelos com variáveis desfasadas, mais graus de liberdade derivados do maior número de

observações, mais observações como fundir dados seccionais com séries temporais também pode-se controlar os efeitos fixos não observáveis que podem enviesar as estimativas dos coeficientes, sendo que estes efeitos fixos não observáveis podem ser específicos à empresa, país ou aos indivíduos, por outro lado, uma amostra maior permite estimativas mais precisas dos coeficientes, para concluir pode-se incluir variáveis desfasadas ou em diferenças nos nossos modelos, outra das vantagens segundo *Loreiro e Costa (2009)*, está relacionado com a melhoria na estimação dos parâmetros estudados, na qual proporcionam maior grau de liberdade e variabilidade na amostra em confrontação com dados em cross-section ou em séries temporais, contribuindo para a eficácia dos estimadores econométricos.

De acordo com *Loreiro e Costa (2009)*, os dados de painel também conhecidos por dados longitudinais, são caracterizados por possuírem observações em duas dimensões que de modo geral estão relacionadas com o tempo e o espaço. Na qual este tipo de dados tem informações que facilitam uma melhor investigação sobre a dinâmica das mudanças nas variáveis, tornando viável a considerar o efeito das variáveis não - observadas.

Bibliografia

Aeroporto Internacional, 4 de Fevereiro em Luanda (2012) - Relatório Anual.

Agência Lusa (2014) - Presidente de Angola” Há projectos que serão adiados” Jornal online Economia/Politica através da agência Lusa. Disponível na Internet em http://economico.sapo.pt/noticias/presidente-de-angola-ha-projectos-que-serao-adiados_208959.htm. [acedido em 20 de Fevereiro de 2015].

Agência Lusa (2014) - Angola promete agir contra banca que priva clientes de acesso a depósitos. Disponível na Internet em <http://www.publico.pt/economia/noticia/bna-promete-agir-contra-banca-que-priva-clientes-de-acesso-a-depositos-1685632>. [acedido em 20 de Fevereiro 2015].

AICEP (2013) - Indicadores Económicos de Angola. Disponível na Internet em [www.chooseportugal.com.pt/files/1235 FM 517fd321262c2.pdf](http://www.chooseportugal.com.pt/files/1235_FM_517fd321262c2.pdf) [acedido a 16 de Fevereiro 2014].

Almeida, C., (2008) – Tese Doutoramento: Aeroporto e Turismo Residencial. do Conhecimento às Estratégias, Universidade de Aveiro.

Almeida, J.F, Pinto, J.M. (1994) - Investigação em Ciências Sociais Lisboa: Editorial Presença.

Answer (2005) - Transportes Aéreo, Ciências e Tecnologias Enciclopédia. Disponível na Internet em <http://http://www.answers.com/topic/air-transportation>. [acedido a 04 de Março de 2014]. Apex – Brasil (2012) - Angola Perfil e Oportunidades Comerciais. Disponível na Internet em www.apexbrasil.com.br/media/estudo/PERFILANGOLADefinitivo. [acedido a 17 de Fevereiro de 2014].

Banco de Portugal 2012 <http://www.bportugal.pt/pt->. Disponível na Internet em PT/PublicacoesIntervencoes/Banco/Cooperacao/Publicacoes/03 Angola Txt.pdf. [acedido a 16 de Fevereiro de 2014].

Banco Nacional de Angola (BNA), Apex Brasil, (2012) - Perfil e Oportunidades Comerciais. Principais Indicadores Economicos de Angola. Disponível na Internet em [http://www2.apexbrasil.com.br/media/ PERFIL ANGOLA Definitivo 15012013100518](http://www2.apexbrasil.com.br/media/PERFIL_ANGOLA_Definitivo_15012013100518). [acedido a 01 de Fevereiro de 2014].

Boni, V., e Quaresma, J., (2005) - (Vol. 2, nº 1, Janeiro /Julho, Revista Electrónica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Disponível na Internet em http://www.emtese.ufsc.br/3_art5.pdf. [acedido a 25 de Fevereiro de 2014].

Bastos (2003) - Os 100 Anos da Aviação, – Edição nº.9 Magno, Coleção Sociedade.

Borin, M., (2008) - O Turismo e a Responsabilidade Social nas Empresas de Transportes Aéreos de Passageiros no Brasil. Dissertação, Universidade do Vale do Itajai. Disponível na Internet em [www6.univali.br/tede/tde busca/arquivo.php? Codarquivo=44](http://www6.univali.br/tede/tde_busca/arquivo.php?Codarquivo=44). [acedido a 06 de Fevereiro de 2014]. Dissertação.

Cunha, L., (2006) - Economia e Política do Turismo, Editorial Verbo, em Junho, nº. Edição, 3170.

Cunha, L., (2001) - Introdução ao Turismo, Editorial Verbo, 3ª. Edição, em Junho de 2007, nº. Edição 2665.

Cirino, S., (2008) - Universidade de Aveiro, Dissertação: Turismo e Migrações: Impacto das Visitas a Portugal dos Emigrantes. Disponível na Internet em <http://ria.ua.pt/bitstream/10773/1567/1/2008001402.pdf> [acedido a 15 de Fevereiro de 2014].

Costa, R., (2008) - Introdução à Gestão Hoteleira, 2ª.- Edição, Edições Técnicas, Lda.

Legislação:

Decreto n.º 6/97 de 15 de Agosto (Angola).

Lei (2008) - n.º 32/81 de 25 de Agosto, aprovou o Acordo de Transportes Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola.

Legislação (2007) - publicado no (Diário da Republica de Angola/Boletim Oficial. Disponível na Internet em <http://www.minhotur.gov.ao/VerLegislacao.aspx?id=476>. [Acedido a 30 de Janeiro de 2014].

Decreto n.º 6/97 de 15 de Agosto (Angola).

Decreto Presidencial n.º 293/2011, de 15 de Novembro, Autoriza maior período de tempo dos Vistos entre, (Portugal e Angola).

Decreto Presidencial n.º 293/2011, de 15 Novembro, Intercâmbio na área do conhecimento académico, cultural, científico, tecnológico, saúde e do turismo. Entre (Portugal e Angola).

Decreto n.º 6/2008, de 26 Março, Educação, do campo, da Investigação Científica e da Criação de quadros. Permite e facilita a mobilidade dos investigadores, entre (Angola e Portugal).

Decreto (2008) - n.º 42/77 de 12 Maio foi criado o MINCI- Ministério do Comércio Interno no qual aprovou-se o Estatuto Orgânico, onde estava inserido a Direcção Nacional do Turismo e Hotelaria. De Angola.

Decreto (2008) - n.º. 42/77 de 12 Maio foi criado o MINCI- Ministério do Comércio Interno no qual aprovou-se o Estatuto Orgânico, onde estava inserido a Direcção Nacional do Turismo e Hotelaria de Angola.

Decreto nº 26/2006 Aviso (2008) - 209/2008- e fez-se público, em 14 de Dezembro que estava aprovado o Acordo de cooperação entre Portugal e Angola em matéria de Turismo.

Diário da República ou Boletim Oficial, (2012) -Artigo 137º da Constituição da Republica de Angola (2012) - e do artigo 15, e seguintes do Decreto-lei nº 6/97 de 15 Agosto (Diário da República ou Boletim Oficial, 30/3/2012.), poderes concebidos, ao Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola.

Dalfovos, Michael, S., Lana, Rogério A., Silveira, Amélia (2008) - pesquisa qualitativa e pesquisa quantitativa, revista científica aplicada, Blumenau, Volume 2. Disponível na Internet em <http://rica.unibes.com.br/index.php/rica/article/viewFile/243/234>. [acedido a 30 de Fevereiro de 2014].

ENANA (2010) - Empresa Nacional de exploração de aeroportos e navegação de Angola Relatório anual.

ENANA (2012) - Relatório Anual.

Escola de Transporte Expresso, (2012) - Conceito de Transporte Aéreo. Disponível na Internet em <http://www.brasilecola.com/geografia/transporte-aereo.htm>. [acedido a 25 de Janeiro de 2014].

Ezequiel, G., (2013) - Sistema de Navegación Integrada Diseño y comparativa de algoritmos de navegación fuerte y débilmente integrados con GPS. Universidad. Disponível na Internet em <http://psic.fi.uba.ar/Publicaciones/Tesis/Grondona/Grondona.pdf>. [acedido a 26 de Junho de 2015]. Tese de Doutoramento.

Elsa, M., (2014) - O crescimento da Economia Portuguesa, após a adesão à CEE: Análise do contributo do investimento em I&D. Faculdade de Economia, Universidade do Porto. Disponível na Internet em [file:///C:/Users//Downloads/Dissertacao_Elsa_Marques%20 \(2\).pdf](file:///C:/Users//Downloads/Dissertacao_Elsa_Marques%20(2).pdf). [acedido a 10 de Junho de 2015]. Dissertação.

Eduardo, M., (1997) - Entrevistas Semiestruturada: Análise de Objectivos e de Roteiros. Dep-
to de Educação Especial, Programa de Pós Graduação em Educação, Unesp, Marília Apoio:
CNPq. Disponível na Internet em, <http://www.sepq.org.br/Isipeq/anais/pdf/gt3/04.pdf>. [ace-
dido a 25 de Janeiro de 2014]. Pós Graduação.

Fundo Monetário Internacional FMI, Apex Brasil (2012) - Perfil e Oportunidades Comerciais.
Principais Indicadores Económicos de Angola. Disponível na Internet em
http://www2.apexbrasil.com.br/media/PERFIL_ANGOLA_Definitivo_15012013100518. [ace-
dido a 01 de Fevereiro de 2014].

Hernández, Dolores, Garrido, Cynthia, Martin, Naiara (2014) - La Entrevista. Máster en
Tecnologías de Informacion y la Comunicación en Educación. Disponível na Internet
em http://www.uca.edu.sv/mcp/media/archivo/f53e86_entrevistapdfcopy.pdf. [acedi-
do a 25 de Janeiro de 2014].

Instituto Nacional de Estatística INE Angola (2010) - A, População e Sociedade, Anuário de
Estatísticas Sociais (Edição, 2012).

Instituto Nacional de Estatística INE (2014) - Subcomissão de Difusão de Resultados Preli-
minares, Recenseamento Geral da População e Habitação.

Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola INAVIC (2010) - Anuário do Transporte Aé-
reo.

Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola INAVIC (2009/2011).

Jaime, G., Elda, S., (2013) – Artigo, La Entrevista en las Organizaciones, Universidade Rafael
Landiyr, Guatemala. Disponível na Internet em,
http://biblio3.url.edu.gt/Libros/la_entrevista/4.pdf [acedido a 25 de Janeiro de 2014].

Jornal de Angola online, Novembro de (2014) - Angola também sente efeito das crises. Dis-
ponível na Internet em
http://m.ja.sapo.ao/economia/angola_tambem_sente_o_efeito_das_crise [acedido a 20 de Fe-
vereiro de 2015].

Jornal de Negócios (2015) - Ministro da Economia angolano garante que o executivo prevê revisão do Orçamento Geral do Estado (OGE). Disponível na Internet em m.jornaldenegocios.pt/news.aspx?ID=352301 [acedido a 21 de Fevereiro de 2015].

Jornal de Negócios (2015) - Peso do petróleo nas receitas fiscais angolanas cai para 36,5% em 2015. 10 Fevereiro 2015, 12:58 Jornal de Negócios, pela agência Lusa. Disponível na Internet em <http://www.jornaldenegocios.pt/economia/mundo/africa/angola> [acedido a 20 de Fevereiro de 2015].

Juliana, S., Pinto (2010) - Determinação da Imagem de Lisboa como um Destino Turístico, Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa. Disponível na Internet em <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395142107299/disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf> [acedido a 10 de Junho de 2015]. Dissertação.

Lara, Molina, (2014) - Pesquisa Qualitativa: Apontamentos, Conceitos e Tipologias. Disponível na Internet em http://www.gepeto.ced.ufsc.br/downloads/Produo%20Acadmica/Captulos/angela_lara_cap%C3%8Dtulo_5_-_pesquisa_qualitativa.pdf. [acedido a 25 de Janeiro de 2014].

Lipovich, G., (2010) - Los Aeropuertos de Buenos Aires y su Relacion con el Espacio Metropolitano, Tesis Doctorado pela Universidad de Buenos Aires, área Geografia [Acedido a 03/2/2014] Disponível em <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/TesisDocUBALipovichpdf>. [acedido a 03 de Fevereiro de 2014].

Luis, P., Ferreira, L., (2014) - Tourism & Management Studies. Artigo científico: Determinantes da procura turística doméstica em Portugal numa conjuntura de crise económica e financeira. Disponível na Internet em <http://tmstudies.net/index.php/ectms/article/viewFile/599/1226>. [acedido a 25 de Junho de 2015].

Meissner, M., (2008) - Tese de Doutoramento: Las líneas aéreas de bajo coste: Fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa. Universidade de Malaga. Disponível na Internet em, <http://www.biblioteca.uma.es/bblldoc/tesisuma/17678298.pdf>. [acedido a 12 de Março de 2014].

Ministério de Hotelaria e Turismo de Angola (2012) - (MINHOTUR,), Direcção Nacional de Formação Hoteleira e Turística, Emprego no Sector da Hotelaria em Angola. Disponível na Internet em <http://r0.unctad.org/tft2012/doc/Angola.tourism.unctad.pdf>. [acedido a 25 de Fevereiro de 2014].

Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola (2009) - Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição (2009) –

Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola. (2012) -Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição (2012).

Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola. (2013) - Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição (2013).

Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola. (2012) -Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição (2012).

Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola. (2013) - Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição (2013).

Ministério Hotelaria e Turismo de Angola (2012) - Organigrama [Acedido a 02/2/2014]. Disponível em <http://www.minhotur.gov.ao/VerImagem.aspx?Imagem=441&tipo=CI>.

Ministério das Finanças de Angola, Apex Brasil (2012) - Perfil e Oportunidades Comerciais. Principais Indicadores Económicos de Angola. Disponível na Internet em. http://www2.apexbrasil.com.br/media/PERFIL_ANGOLA_Definitivo_15012013100518 [acedido a 01 de Fevereiro de 2014].

Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial de Angola (2012) - Plano Nacional de Desenvolvimento, 2013/2017. Disponível na Internet em <file:///D:/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20pesquisa/PND.pdf> [acedido a 12 de Março de 2014].

Minayo, M., Sanches, O., (1993) - Artigo científico, Quantitativo-Qualitativo: Oposição ou Complementaridade. Disponível na Internet em <http://www.scielo.br/pdf/csp/v9n3/02.pdf>. [acedido a 23 de Fevereiro de 2014].

Organização Mundial del Turismo (OMT, 2014), El Turismo Internacional, supera las expectativas con 52 millones de llegadas adicionales en 2013. Disponível na Internet em <http://media.unwto.org/es/press-release/2014-01-20/el-turismo-internacional-supera-las-expectativas-con-52-millones-llegada>. [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Organização Mundial del Turismo OMT Edição (2014) - Índice de Indicadores y Datos Básicos Sobre el Turismo. Disponível na Internet em <http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/indice.pdf> [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Organização Mundial del Turismo OMT Edição (2014) - Entender el Turismo: Glosario Básico. Disponível na Internet em <http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/glossarysprev.pdf>. [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Organização Mundial del Turismo OMT Edição (2013) - Panorama del Turismo Internacional. Disponível na Internet em <http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwtohighlights13splr0.pdf> [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Organização Mundial do Turismo OMT Edição (2011/2013) - Compêndio de Estatística do Turismo. Indicadores Básicos da Indústria do Turismo em Angola, 2007/2011. Disponível na Internet em <http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/2013methonotessp.pdf>. [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Ochoa, C., (2011) - La entrevista periodística¿ Género o Herramienta? Universidade de Santiago de Compostela. Disponível na Internet em <http://tecnologiaedu.us.es/formate/cursos/modulo9/411conceptodeentrevista.htm> <https://dspace.usc.es/bitstream/10347/3661/1/SantamariaOchoa.pdf>. [acedido a 25 de Fevereiro de 2014]. Tese de Doutoramento.

Simão, C., (2013) - O Impacto da Actividade do Transporte Aéreo e do Turismo para o desenvolvimento de Portugal. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa. Dissertação.

Silva, S., (2014) - O Desenvolvimento das Infra-estruturas Aeroportuárias em Angola: O caso do Aeroporto “4 de Fevereiro”, em Luanda. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa. Dissertação.

Teles, S., (2006) - Factores determinantes na definição da estratégia de uma Companhia Aérea. Funchal, Universidade da Madeira.

Valente, F., (2004) - Artigo científico: Transporte Aéreo e a Integração Logística com as Actividades Turísticas, Turismo Visão Acção vol. 6- nº.1- Jan/Abril 2004. Disponível na Internet em <http://www6.univali.br/seer/index.php/rtva/article/viewFile/1054/863> [acedido a 14 de Março de 2014].

World Travel & Tourism Council (2013) - Economic impact. Disponível na Internet em http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2013_1.pdf [acedido a 06 de Fevereiro de 2014].

Wikipedia (2014) - Conceitos de Hotelaria. Disponível na Internet em <http://es.wikipedia.org/wiki/Hosteler%C3%ADa> Artigo de Hotelaria página. [acedido a 21 de Fevereiro de 2014].

Anexos

Anexo 1

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: Duarte Gonçalo

Entidade: Hotel Presidente em Luanda****

Função / Cargo: Director Geral

Data: 07/05/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: Os impactos na economia, na Hotelaria e Serviços para o desenvolvimento económico são positivos no actual contexto de forte desenvolvimento.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

R: Numa perspetiva internacional, um não vive, sem o outro. Constatase que tem havido um incremento de ano para ano no fluxo aéreo internacional.

3) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: No meu entender Angola deve agilizar o processo de obtenção de vistos, diminuindo a burocracia.

4) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: Falta de Recursos Humanos, (Quadros Técnicos, Formação), falta de indicadores de Benchmarking, falta de Infraestruturas rodoviárias, falta de pontos turísticos identificados, criar um roteiro turístico para a cidade de Luanda.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: O maior constrangimento ao desenvolvimento da actividade do transporte aéreo em Angola em particular, em Luanda é o preço muito alto.

6) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: As unidades hoteleiras ainda não são suficientes pois, não satisfazem a procura crescente.

7) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferência Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Eventos como estes são bons para o desenvolvimento do Sector Hoteleiro, no caso em Angola tais eventos foram benéficos para o sector hoteleiro, houve um maior pico de visitantes.

8) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Sim a construção do novo aeroporto será uma mais-valia para o ramo hoteleiro, embora estará localizado mais distante da cidade, vai beneficiar de mais tráfego aéreo que o actual aeroporto internacional “4 de Fevereiro”.

9) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: O destino para o actual aeroporto depois da abertura do novo aeroporto, seria para voos domésticos e para as companhias aéreas Low-Cost Regionais.

10) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: Sim, havendo um défice em Luanda de quadros formados, é um contra-senso toda burocracia e dificuldades criada aos cooperantes que vem para colaborar e ajudar na formação dos angolanos.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 2

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: Dr. Osvaldo Nunes

Entidade: Ministério dos Transportes em Angola

Função/ Cargo: Gabinete Jurídico - Chefe de Departamento Para os Assuntos da Aviação Civil

Data: 19/05/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: O sector dos transportes exerce um impacto vital no desenvolvimento económico angolano, mormente no processo de deslocação e encurtar de distâncias de pessoas e bens, por meio dos transportes aéreo, ferroviário, e terrestres, esse último, desde que às vias de comunicações estejam em condições para permitir tal desenvolvimento.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

R: Quando há um desenvolvimento galopante do sector dos transportes, principal no sector aéreo, pois registar-se-á a entrada ou um grande fluxo de turistas, logo o sector hoteleiro tem de crescer devido o facto de recebimento de receitas provenientes na hospedagem ou na necessidade de se hospedar aos turistas.

3) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: Não Respondeu essa pergunta.

4) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: Os grandes constrangimentos ao desenvolvimento do sector da hotelaria em Angola, são os preços exorbitantes praticados pelos hotéis em Luanda, tais preços afugentam os turistas e logo não há entrada de receitas pelo que não haverá desenvolvimento do sector hoteleiro, pois ficarão estagnados, fomentando com isso, mais despesas do que receitas aos hoteleiros, resultando com isso o encerramento de algumas unidades hoteleiras.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: O grande constrangimento para o desenvolvimento da actividade dos transportes aéreo em Angola, em particular em Luanda. Aqui destacamos a prestação de serviço e assistência ao

sector dos transportes aéreos em Angola, no caso de Luanda, o factor preço, ou o custo das operações desde o combustível, assistência em terra das aeronaves, bem como estacionamento das aeronaves, a produção de bilhetes de passagens que são muito elevados, factores que se refletem no bolso do consumidor final, no caso o passageiros. Ex. A passagem daqui para Cabinda, é a mesma ou quase a mesma de Lisboa – Paris ou Lisboa – Amsterdão, é um paradoxo.

6) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: Luanda hoje tem uma rede hoteleira vasta, um número suficiente capaz de albergar, um enorme número de turistas, falo da rede hoteleira de Benfica e Talatona e Viana – Samba, onde existem mais de 245 hotéis, sendo 2 de 5 estrelas – Victoria Garden e HTC, e os demais de 4,3,2, onde proliferam nas mesmas zonas mais de 300 a 400, residenciais ou hotéis de 1 estrela entres residenciais e pensões.

7) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferencia Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Deveriam ser benéficos, mas os altos preços praticados pelos hotéis, acabou por consubstanciar em prejuízos, pois houve gastos que não tiveram retorno, pois uma diária num hotel de 4 estelas em Luanda, fica muito mais caro que um hotel de 5 estrela na Namíbia, Africa do Sul, e Espanha.

8) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Sim será vantajosa, desde que se criam as infra-estruturas conexas ao futuro aeroporto, estou a falar de vias de acesso a rápido e hotéis na proximidade do aeroporto, caso contrário será apenas um aeroporto de trânsito ao nível de Addis-Abeba – Etiópia.

9) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Que seja transformado, em Aeroporto para voo doméstico e regional.

10) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: O sector de vistos para Angola é um dos inimigos ao desenvolvimento, devido a demora e morosidade na concessão de vistos, logo se não houver vistos não haverá turistas e se não houver turistas não há receitas para os hotéis.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 3

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: Tiago Santana Gomes

Entidade: EPIC SANA LUANDA HOTEL*****

Função/ Cargo: Front Office Manager

Data: 26/06/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: O transporte aéreo é um dos factores mais importantes no desenvolvimento de novos pólos económicos. Angola encontra-se numa forte expansão económica e é através do Aeroporto Internacional que chegam os novos impulsionadores da economia angolana tornando nesta fase o Turismo de Negócios uma das principais formas de turismo no país. O transporte aéreo encurta as distâncias com os principais pólos de desenvolvimento económico seja asiáticos, europeus ou americanos.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

R: Ambos os desenvolvimentos estão intrinsecamente relacionados. O desenvolvimento da Actividade Aérea criou a necessidade de ter uma maior oferta e capacidade hoteleira em Luanda. E essa necessidade tem vindo a aumentar ao longo dos anos assim como a necessidade de uma maior oferta a nível do Rotas aéreas e qualidade dos serviços do Aeroporto. Todo o desenvolvimento em que Angola se encontra cria estas necessidades. Não são factores isolados.

3) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: Angola tem de criar mais infra-estruturas, apostar na qualidade e criar uma maior rapidez nos processos. O caminho está certo embora tenha de ser melhorada a eficácia, e para melhorar a imagem e criar condições para um desenvolvimento qualitativo é importante apostar na Hotelaria e serviços relacionados.

4) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: As principais dificuldades relacionam-se com a falta de ligações aéreas a um maior número de países, infra-estruturas, dificuldade da obtenção de vistos, qualidade dos recursos humanos nesta área.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: Os principais constrangimentos são o trânsito caótico, principalmente na cidade de Luanda. Os Processos relacionados com os vistos, captação de novas companhias aéreas para novas rotas, questões de segurança e estabilidade política.

6) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: As unidades Hoteleiras existentes não são suficientes e existe uma necessidade de criar mais oferta e melhorar a existente. A concorrência é saudável e faz parte da economia de mercado. É necessária uma oferta de mais categorias e mais marcas com a diversificação de produtos para melhorar a qualidade.

7) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferencia Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Eventos como os descritos são importantes para a projecção da imagem de Angola no Exterior e desenvolvimento de novas infra-estruturas para acolher novos públicos. Este tipo de eventos traz uma projecção mundial aos países organizadores e a valorização da marca do País. Mas este tipo de eventos tem de ser acompanhado de toda uma estrutura capaz de fornecer as expectativas criadas de forma a não serem desfraldadas expectativas e o efeito não ser contrário.

8) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: A construção do novo Aeroporto vai trazer uma nova realidade a toda a África. Dado este se assumir como um aeroporto de ligação entre os diversos continentes e ter a ambição de ser o maior aeroporto de África. Toda esta grande obra vai necessitar de infra-estruturas com capacidade de suportar esta operação. Entre essas infra-estruturas está incluído a construção de novas unidades hoteleiras seja ao redor do Aeroporto como noutros polos para os novos turistas que vão chegar.

9) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: O actual espaço do aeroporto deve ser criado um espaço de lazer conciliando um parque que poderá ser temático alusivo ao transporte aéreo e dessa forma criar mais um espaço que enriquece a cidade e valoriza a oferta.

10) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: Considero que é um grave constrangimento as dificuldades na obtenção de vistos para entrada em Angola. Esta politica de obtenção de visto em muitos casos desencoraja os turistas. Os processos de entrada em Angola devem ser mais ágeis e menos burocráticos.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 4

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: Sónia Fonseca

Entidade: Hotel Skyna****

Função/ Cargo: Directora

Data: 25/06/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: O transporte aéreo, é o meio de transporte com o crescimento mais rápido. Como em qualquer país, o transporte aéreo é fundamental para o desenvolvimento socioeconómico de Angola. Com o desenvolvimento económico que o país tem alcançado nos últimos anos, este, permite a entrada de um número considerável de turistas de negócio.

O avanço das novas tecnologias de informação tem impulsionado a globalização. As facilidades de comunicação, e de transporte, levam a maior aderência e eficácia na obtenção de informação do mercado mundial, com a mesma facilidade de um mercado interno, o que tem

servido de auxílio como ferramenta para o conhecimento do mercado angolano, que se encontra em franco desenvolvimento, que antes era difícil de atender.

O aeroporto 4 de Fevereiro é o único aeroporto internacional do país, é extremamente importante, não só para a capital, como para o país inteiro, é por ele que chegam pessoas e mercadorias, impulsionando toda a estrutura económica de um país ainda fragilizado.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

R: Sem dúvida. Existe uma interdependência entre o transporte aéreo e o sector hoteleiro, sem transporte aéreo, não há fluxo de pessoas vindas do exterior. Logo se o transporte aéreo se desenvolve o sector hoteleiro também irá prosperar. Sendo Angola um alvo preferencial para muitos países, onde a sua capital é o destino fulcral.

3) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: Sim, considero que Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector Hoteleiro em Luanda. Pode-se verificar na construção de novas unidades hoteleiras que já estão operacionais, e as que ainda estão por abrir no decorrer dos próximos anos. Todo esse desenvolvimento hoteleiro advém do aumento da procura por parte de estrangeiros.

4) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: Um dos maiores constrangimentos ao desenvolvimento do sector hoteleiro, é a falta de formação de pessoal nesta aérea específica, na dificuldade da emissão de vistos para o pessoal estrangeiro, nos preços altos dos terrenos, na dificuldade da obtenção de licenças (burocracia excessiva), os preços altos das ocupações (quartos) e restaurantes.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: Um dos principais constrangimentos ao desenvolvimento da actividade do transporte aéreo é essencialmente político, muito deles sem solução, entre eles, burocracia excessiva, falta de tecnologia, carência na mão-de-obra qualificada. Muito embora haja a questão da formação, do pouco profissionalismo por parte dos operadores nacionais, que em detrimento do bem nacional, perpetuam os interesses pessoais. Outro constrangimento é os preços altos dos bilhetes, e de toda logística que envolve uma deslocação.

6) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: Não considero suficiente. O país tem previsto taxas de desenvolvimento acima da média mundial, onde por imperativos históricos não há as condições que outros países criaram sem ter na sua história guerras e outras questões políticas. Angola está na “mira” empresarial, as ocupações são elevadas, seja qual for a época do ano, sendo para mim, este factor da existência de poucas unidades hoteleiras – baixando o nível competitivo, levando o aumento os preços. Só haverá crescimento no sector hoteleiro se algumas condicionantes que já foram referidas forem ultrapassadas.

7) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN 2010", a Conferencia Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Num país que está em vias de desenvolvimento, como Angola, eventos como esses são benéficos para o desenvolvimento do sector hoteleiro. Particularmente, em Luanda, onde está centralizada a maior actividade económica do país. Angola ao acolher eventos como esses, demonstra ao exterior que o país tem capacidade de organização de eventos internacionais, e serve também para dar a conhecer Angola como país de paz, e de desenvolvimento.

8) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Sem dúvida que sim, o novo aeroporto será benéfico para o desenvolvimento da hotelaria em Luanda, uma vez que terá um aumento na sua capacidade, vai permitir o aumento do tráfego aéreo, dando origem a entrada de mais visitantes.

9) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Voos Domésticos, ou uma Universidade, ou um Instituto.

10) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: Considero que sim, o processo de pedido de vistos tem sido um constrangimento para os estrangeiros. Tendo em conta o prolongado conflito que o país teve, Angola apresenta um défice em relação a mão-de-obra qualificada, portanto um país não atinge o seu pleno desenvolvimento individualmente, daí a necessidade de se agilizar o processo de vistos para os estrangeiros que veêm colaborar para o desenvolvimento do nosso país, particularmente o turismo que poderá contribuir significativamente para o PIB, dado o potencial que o país tem em relação ao turismo.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 5

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: Dr. Victor Baio

Entidade: Hotel Baía *****

Função/ Cargo: Director para Formação Hoteleira, TD HOTELS

Data: 30/06/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: Para o sector da hotelaria e turismo é extremamente importante o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, porque é a única porta de entrada e saída para o exterior. Neste momento o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro está numa localização privilegiada para os turistas.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

R: Sim, o transporte aéreo está relacionado com o sector hoteleiro, porque não existe outro meio de transporte. Mesmo com a construção de novas infra-estruturas ainda existe um défice relativamente as infra-estruturas no país.

3) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: Sim, de facto está no caminho certo, mas seria primordial facilitar as entradas de pessoas (agilizar o processo de vistos) para o desenvolvimento do sector de maneira a incentivar o real turismo, pois no país não se faz turismo, apesar de se contabilizar como turismo, o turismo de negócio, este tipo de turismo, no meu ponto de vista não se considera turismo.

4) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: Falta de escola de formação profissional na aérea.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: Pouco profissionalismo por parte dos operadores aéreos, e em parte dos seus trabalhadores, destacando-se: pontualidade nos meios de transportes, aviso prévio no cancelamento dos voos, falta de honestidade para com os passageiros no que refere ao lugar ou reserva já feita, entre outros....

6) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: Penso serem suficiente para Luanda face a procura, devido aos obstáculos para a concessão de vistos, o que impede a entrada dos turistas no país.

7) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferencia Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Sim, eventos como esses são de facto muito importantes, mais para serem bem sucedidos precisam de apoio ao marketing, para dar a conhecer os eventos em todo o mundo, e também diminuir a burocracia na concessão dos vistos.

8) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: A construção do novo aeroporto vai ser vantajosa sem dúvida, porque haverá um aumento de tráfego. O aeroporto vai receber voos de outras companhias e de outros países. Mas coloca-se o problema dos acessos, devido à distância.

9) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro era importante que ficasse em Luanda, e que continuasse a operar, mas como aeroporto secundário e alternativo.

10) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: Com certeza absoluta que é um grande constrangimento para o desenvolvimento de Angola. É impossível haver turismo sem acesso ao país. Mais uma vez digo, existe muita burocracia na obtenção do visto para Angola, portanto esse constrangimento não vai ajudar no desenvolvimento do sector hoteleiro em Angola.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 6

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA E TRANSPORTES

Guião para Entrevista - Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica

" O Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento do Sector da Hotelaria, em Luanda "

Nome: **Mengua Simão**

Entidade: **Ministério da Hotelaria e Turismo**

Função/ Cargo: **Chefe de Departamento de Estudos e Estatística**

Data: 18/07/ 2014

1) Quais são os impactos e a importância da actividade do sector do transporte aéreo para o desenvolvimento económico angolano, e em particular, na região de Luanda, sendo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, a principal porta e entrada e saída, em Angola?

R: Os transportes são o principal elo de ligação entre as cidades, logo o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro contribui bastante para o desenvolvimento económico do país, porque permite a deslocação de passageiros, mercadorias e correio a longas distâncias, possibilitando a interacção com as economias do mundo inteiro.

2) No seu entender, o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda, encontra-se relacionado com o desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo? Fundamente a sua opinião.

3)

R: Sim, o Transporte aéreo é agente promotor e excecional para o desenvolvimento do Sector Hoteleiro, devido o seu carácter de estreitamento entre pessoas e bens.

4) No seu entender, Angola está no caminho certo em relação ao desenvolvimento do sector da Hotelaria em Luanda em função do crescimento da actividade de negócios e consequente actividade económica do país? Fundamente a sua opinião.

R: Sim, apesar de ser ainda insuficiente em função da procura, os empresários estão apostar seriamente na construção de várias unidades e o plano estratégico do Ministério de Tutela.

5) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, em particular, em Luanda.

R: Falta de Rede Eléctrica em toda parte da cidade, a Falta de Saneamento básico e Água canalizada.

6) Identifique os principais constrangimentos ao desenvolvimento da Actividade do Transporte Aéreo em Angola, em particular, em Luanda.

R: A inexistência de uma malha rodoviária e ferroviária torna o aeroporto fragilizado face à concorrência, impossibilitando a deslocação dos passageiros para seus destinos. Apenas existe no aeroporto 4 de Fevereiro uma praça de táxis, mas os valores cobrados por estes chegam a

ser exorbitantes, por outro lado, existe uma rede de táxis coletivos na proximidade do aeroporto que apresentam desconforto e insegurança.

Fraca experiência na Gestão Aeroportuária deve-se ao grande défice existente no país no que se refere aos recursos humanos, a carência de pessoal especializado na área da aeronáutica, e a formação leccionada no centro de formação do aeroporto, é débil. A insuficiência das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação), pode comprometer o bom funcionamento do aeroporto. As taxas de mercado elevadas e não flexíveis, tornam-se menos atractivas para a economia, porque retrai o consumo e o investimento privado, por conseguinte a tendência das pessoas será cortar nas despesas de investimento, logo a poupança torna-se mas atractiva e a procura de bens tende a diminuir, o que pode prejudicar o negócio do aeroporto, tanto na entrada de novas empresas, como no aumento do tráfego de passageiro.

7) Face ao desenvolvimento económico do país, considera existir na região de Luanda, unidades de hotelaria suficientes face ao fluxo da procura? Fundamente a sua opinião.

R: Não, face à procura em função do crescimento do turismo de negócio uma vez que a cidade de Luanda é uma das maiores cidades de oportunidade em África, consideramos insuficiente para resposta.

8) No seu entender, eventos tais como "Mundial de Hóquei Patins 2013", o "CAN2010", a Conferencia Internacional sobre o Turismo 2014, são benéficos para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Angola, e em particular em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: Os dois grandes eventos de carácter internacional realizados em Angola no caso particular de Luanda, convergiram de forma positiva a imagem do nosso país.

9) A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, será vantajosa para o desenvolvimento do Sector da Hotelaria em Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: A probabilidade do sector de hotelaria se desenvolver é maior. Com desenvolvimento turístico, haverá um aumento de entrada de turistas para o país o que irá beneficiar o volume de tráfego no aumento de passageiros, originando um forte impacto nas receitas do aeroporto.

Nos últimos anos tem existido maior oferta de emprego no país, com a diminuição da taxa de desemprego fazendo com que as pessoas tenham um rendimento disponível maior que outrora, são sinais de desenvolvimento, situação que gera mais consumo e a propensão para viajar será maior. No que se refere ao crescimento económico, faz com que dinamize a economia de um país, potenciando a melhoria da qualidade de vida da população, proporcionando o bem-estar económico e social, o que favorece de certa forma o negócio aeroportuário.

10) No seu entender, qual o melhor destino para o actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, após entrada em funcionamento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda? Fundamente a sua opinião.

R: No meu entender aconselharia transformar o actual aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Aeroporto Protocolar, com vista a facilitar as entidades protocolares e diplomata.

11) Considera que o processo de pedido de vistos e outros aspectos legais ligados à entrada no país são um constrangimento ao desenvolvimento do turismo em Angola e em particular no sector da Hotelaria em Luanda?

R: Sim, a solicitação de visto de entrada em Angola, tem sido bastante burocrata e cria certo impasse para o crescimento do sector Hoteleiro em Luanda.

Agradecemos a Sua Disponibilidade

Anexo 7

Transportadoras com preços acessíveis

08-05-2013 | Fonte: JÁ



As companhias privadas de aviação que operam em Angola, praticam preços relativamente acessíveis nos seus serviços de transporte de passageiros, com o custo dos bilhetes a variarem entre os oito mil e os 40 mil kwanzas, constatou a Angop numa ronda efectuada no aeroporto de Luanda.

De acordo com responsáveis das transportadoras privadas, os preços dos bilhetes não são alterados há três anos, o que permite, ainda, que muitas pessoas possam viajar de avião quando necessário.

O responsável da Air Guicango, Alberto Katanga, afirmou que a companhia opera com dois aviões brasileiros do tipo “Embraer-120” e faz as rotas para o Dundo (Lunda-Norte), Cabinda e Soyo (Zaire), estando a viagem Luanda/Dundo a custar 23 mil kwanzas, e Luanda/Cabinda 12 mil.

A companhia está a efectuar estes preços devido ao valor das taxas pagas à Empresa Nacional de Navegação Aérea e Exploração de Aeroportos (Enana) e a outros parceiros, além dos gastos com a própria operação de voo e o suporte técnico dos aviões. “Estamos a trabalhar no sentido de aumentar a qualidade dos nossos serviços e expandir-mo-nos para mais províncias, para melhor servir os clientes”, sublinhou. Por sua vez, Carlos Silva, chefe da loja de vendas de bilhetes da Sonair, esclareceu que os preços praticados pela sua transportadora nas rotas domésticas variam em função da distância percorrida pelo avião, assim como classe e idade dos passageiros.

Os aviões da Sonair voam principalmente para as cidades do Soyo (Zaire), Lubango (Huíla), Cabinda e Catumbela, com preços diferenciados pelas classes executiva e económica, sendo o mínimo de 8.315 kwanzas e o máximo de 40.750. A empresa só vende bilhetes no aeroporto no momento da viagem. Mas se o passageiro o adquirir na agência central da Sonair, no bairro da Maianga, paga menos 900 kwanzas. Neste caso, “o preço é diferente porque quem compra aqui no aeroporto tem de pagar a taxa de circulação aeroportuária, que é um acréscimo de 900 kwanzas por bilhete nas duas classes, tanto executiva como económica”, explicou.

Fonte da companhia Fly 540 disse que os aviões da sua empresa operam sem distinção de classe, havendo apenas a económica, cujos preços variam em função da hora da viagem. Os aviões da companhia voam para Cabinda, Soyo, Mbanza Congo (Zaire) e Benguela. Os bilhetes mais baratos rondam os 12 mil kwanzas, enquanto os mais caros custam perto de 30 mil kwanzas. Enquanto na companhia Air Guicango o passageiro paga 12 mil kwanzas (classe económica) na rota Luanda/Cabinda, na Sonair paga, para a mesma rota e classe, 9.500 kwanzas.

Os responsáveis da Air Guicango, Sonair e Fly 540 apontam o pagamento das taxas aeroportuárias, combustível, despesas de manutenção das aeronaves, distância das rotas escolhidas e outros serviços complementares à operação de voo como razões que influenciam a oscilação dos preços.

30 Abril de 2013 | 18h08 - Atualizado em 01 Maio de 2013 | 18h53
Companhias privadas praticam preços acessíveis

Aviação



AERONAVES DE ALGUMAS COMPANHIAS AÉREAS PRIVADAS

FOTO: ANGOP

Luanda – As companhias privadas de aviação que operam em Angola continuam a praticar preços acessíveis nos seus serviços de transporte de passageiros, variando os custos dos bilhetes entre os oito mil kwanzas e 40 mil, constou a Angop numa ronda efectuada no aeroporto de Luanda.

De acordo com responsáveis das transportadoras privadas contactados, actualmente os preços dos bilhetes não foram alterados em relação aos praticados há já cerca de três anos, o que permite ainda que certos cidadãos possam viajar de avião quando necessário, uma vez que o preço do bilhete em classe executiva para um adulto está avaliado em 40 mil Kwanzas.

O responsável da Air Guicango, Alberto Katanga, afirmou que a companhia opera com dois aviões brasileiros do tipo “Embraer-120”, fazem as rotas para o Dundo (Lunda-Norte), Cabinda e Soyo (Zaire), custando a viagem Luanda/Dundo, 23 mil kwanzas, e Luanda/Cabinda e vice-versa, 12 mil kwanzas, assim como para o Soyo.

A propósito, a fonte anunciou que a sua companhia está a efectuar tais preços devido ao valor das taxas pagas a Empresa Nacional de Navegação Aérea e Exploração de Aeroportos (Enana) e a outros parceiros, além dos gastos com a própria operação de voo e o suporte técnico das aeronaves.

“Estamos a trabalhar no sentido de aumentar a qualidade dos nossos serviços e expandirmos em demais províncias para melhor servir os clientes”, sublinhou.

Por sua vez, Carlos Silva, chefe da loja de vendas de bilhetes da Sonair, esclareceu que os preços praticados pela sua transportadora nas rotas domésticas variam em função da distância percorrida pela aeronave, assim como a classe dos passageiros e idades, se adulto ou criança.

Actualmente, os aviões da Sonair voam principalmente para as cidades do Soyo (Zaire), Lubango (Huíla), Cabinda e Catumbela, com preços diferenciados pelas classes executiva e económica, sendo o mínimo de oito mil 315 kwanzas e o máximo de 40 mil 750, para a classe executiva adulto.

Entretanto, o interlocutor informou que a sua empresa só vende no aeroporto os bilhetes no momento e se o cidadão adquiri-lo na agência central da Sonair, no bairro da Maianga, paga menos 900 Kwanzas em relação a compra no recinto aeroportuário.

Para este caso, “o preço é diferente pelo facto de que quem compra aqui no aeroporto tem que pagar uma taxa a mais, a taxa de circulação aeroportuária, que é um acréscimo de 900 Kwanzas por bilhete nas duas classes, quer executiva como económica”, explicou.

Entretanto, fonte da companhia Fly 540 que evitou identificar-se disse que os aviões da sua empresa operam sem distinção de classe, havendo apenas a económica, variando os preços em função a hora em que pretende o passageiro viajar, para Cabinda, Soyo, Mbanza Congo (Zaire) e Benguela, onde as suas aeronaves se deslocam diariamente.

Assim, os bilhetes menos caros têm valores aproximados aos 12 mil Kwanzas, enquanto o mais alto fica perto dos 30 mil Kwanzas.

Pelo que constatou à Angop, enquanto na companhia Air Guicango um cidadão paga na rota Luanda/Cabinda em média 12 mil Kwanzas (classe económica), já na Sonair, paga para a mesma rota e classe, 9 mil e 500 kwanzas, preço que tem ajudado muitos passageiros com necessidade urgente de viagem aérea.

Os responsáveis das companhias Air Guicango, Sonair e Fly 540 apontam como razões que “influenciam bastante” nos preços dos bilhetes praticados em certas rotas julgadas caras o pagamento das taxas aeroportuárias, combustível, despesas de manutenção das aeronaves, distância das rotas escolhidas e outros serviços complementares a operação de voo.

Blog da Rede

Portugal e Angola sempre..

- [Home](#)
- [Tags](#)
- [Procurar](#)
- [Feed](#)

Tarifas aéreas para as rotas domésticas diferem entre as empresas operado- ras



O número de aeronaves por companhia, o preço dos combustíveis, as rotas escolhidas e a frequência de voos foram apontados como as principais razões que condicionam o preço dos bilhetes de passagem aérea praticados pelas companhias privadas que operam em Angola.

Um inquérito realizado ontem pela Angop no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, para determinar porque as tarifas aéreas para os voos domésticos não estão uniformizadas, responsáveis de companhias privadas indicaram, além dos factores já enumerados, a qualidade e eficiência do serviço prestado e as classes (executiva/económica) como outros factores que influenciam os preços dos bilhetes de passagens.

Uma fonte da subsidiária da aviação civil da Sonangol, a Sonair, declarou à Angop que os preços praticados por essa companhia nas rotas domésticas variam também com base na distância percorrida por avião.

A Sonair efectua actualmente voos para as cidades do Soyo, Lubango, Cabinda e Catumbela, com preços diferenciados pelas classes executiva e económica.

A título de exemplo, enquanto na companhia Air Guicango um passageiro paga, para a rota Luanda/Cabinda, em média 12 mil kwanzas (classe económica), na Sonair paga para a mesma rota e classe 9.500 kwanzas.

O responsável para vendas da Air Guicango, Guilherme Nkassa, afirmou que a companhia aplicou o seu preço por no presente momento estar a operar com apenas duas aereo-

naves, sendo que as demais estão a fazer serviço de manutenção para melhor servir os cidadãos. A fonte da Sonair citada pela Angop indicou que caso o passageiro for adquirir o seu bilhete de viagem na agência central da Sonair paga menos 900 kwanzas do que se o comprar no aeroporto.

“O preço é diferente pelo facto de que quem compra aqui no aeroporto paga uma taxa a mais, a taxa de circulação aeroportuária, que é um acréscimo de 900 kwanzas por bilhete nas duas classes (executiva e económica)”, explicou.

Jun 19, 2012 Colocado por: **Paulo Fernandes** | em **MyBlog**

Tag em: *Sem tags*

Companhia aérea Sonair quer fazer voos entre Angola e a China

2005/12/15  **NOTÍCIAS**

Luanda, Angola, 15 Dez – A Sonair, companhia aérea da Sonangol, está em negociações para adquirir, em regime de leasing, um Boeing 767 para lançar uma carreira para a China, foi hoje anunciado pela empresa em Luanda.

A companhia aérea ligada à empresa de petróleos do governo angolano pretende efectuar uma ligação semanal entre Luanda e Hong Kong ou Xangai com extensão a Pequim.

Os responsáveis da Sonair consideram que o aumento de passageiros e carga entre Angola e a China garante a viabilidade económica da rota.

Desde Novembro que a Sonangol tem usado a Sonair para transportar técnicos do sector de petróleos de Houston, nos Estados Unidos, para Angola.

A Sonair vai receber no primeiro trimestre de 2006 dois Boeing 767 para aumentar os voos regionais nomeadamente para os países vizinhos de Angola.

Criada em 1998, a Sonair tem uma frota composta por 25 aviões e 12 helicópteros.

A companhia aérea da Sonangol criou recentemente a Heli Malongo, um serviço de helicópteros, sediado em Cabinda, destinado a apoiar a indústria petrolífera do enclave.

O incremento das relações económicas entre Angola e a China levou a que companhia aérea área de bandeira de Angola – TAAG – esteja igualmente a estudar a abertura de uma carreira entre Luanda e a China a qual poderá concretizar-se no segundo semestre de 2006 depois de receber uma nova encomenda de Boeings 767 recentemente adquiridos à construtora norte-americana. (macauhub)

Sonair atinge rendimentos acima dos USD 250 milhões

25-02-2008 | Fonte: Angop



A Sonair, companhia aérea do grupo Sonangol, obteve, em 2007, rendimentos acima dos 250 milhões de dólares norte americanos, revelou hoje, em Luanda, a sua assistente de Comunicação e Imagem, Sónia Santos.

Em declarações prestadas à Angop, no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, a assistente considerou que a Sonair teve um rendimento positivo, pois cumpriu com o seu plano anual estratégico.

Esclareceu que as actividades da Sonair têm conhecido um crescimento notável nos últimos anos, fruto de algum investimento na formação de pessoal, aquisição de aeronaves e de infra-estruturas.

Informou que recentemente a companhia adquiriu mais seis aeronaves, perfazendo um total de 52, entre aviões do tipo Boeing 727 e 737-700, Airbus A-320, Fokker 27 e helicópteros.

Adiantou que, em função do crescimento da empresa, e porque os recursos humanos são uma prioridade, a Sonair está apostada na angolanização dos seus quadros.

“A instituição tem funcionários expatriados, mas em número inferior aos quadros nacionais e a medida que formos melhorando o know how dos recursos humanos nacionais, diminuiremos a força de trabalho estrangeira”, frisou.

Relativamente à actividade da companhia, avançou que a Sonair opera rotas não regulares nacionais, regionais e internacionais, sempre e quando os seus serviços forem solicitados pelo Estado ou seus parceiros económicos.

Elucidou, no entanto, que a Sonair, como subsidiária da Sonangol, está mais virada para o apoio à indústria petrolífera.

Sobre a rota Luanda/ Houston/ Luanda, Sónia Santos disse que a mesma é destinada aos membros da Associação Estados Unidos - África (UASEA), sendo por isso considerada uma rota fechada - não aberta ao público.

Indagada sobre a possível auditoria IOSA à Sonair, a assistente de comunicação referiu que por não ser membro da IATA a companhia não é obrigada a passar pela auditoria.

Pelo facto da Sonair pretender atingir a excelência operacional, em finais de 2006 decidiu estrategicamente associar-se à IATA, dando início no ano passado a sua preparação para a referida auditoria, estabelecendo para efeito um contrato de consultoria com a Lufthansa Consulting.

Ao falar da relação da Sonair com a transportadora aérea de bandeira (TAAG), considerou-a de “irmandade”, uma vez que se trata de duas empresas estatais que contribuem para o desenvolvimento do país, apoiando as políticas do governo na satisfação dos seus clientes.

A Sonair, companhia aérea do grupo Sonangol, tem entre os seus clientes entidades públicas e privadas.

Zenú em Hong Kong

- Email
11111 Como classifica este artigo? 4.00 (2 Votos)

CATEGORIA BASTIDORES
24 ABRIL 2014

Lisboa – O Presidente do Fundo Soberano de Angola, José Filomeno dos Santos viajou recentemente para a cidade de Hong Kong, em missão de serviço, tendo entretanto revelado que a instituição que dirige vai começar a investir na hotelaria e em infra-estruturas comerciais na África a sul do Saara.

Fonte: Club-k.net/ macauhub



Em declarações à agência financeira Bloomberg em Hong Kong, dos Santos disse que o Fundo poderá investir em 50 unidades hoteleiras em países africanos a sul do Saara, incluindo Angola.

O presidente do Fundo Soberano de Angola adiantou estar igualmente a ser analisado o investimento em projectos de infra-estruturas, casos de portos, aeroportos e centrais eléctricas, indo ser criados dois sub-fundos para negócios nos dois sectores mencionados.

O investimento hoteleiro centrar-se-á em unidades de três a cinco estrelas que se destinam, à semelhança das infra-estruturas comerciais, a procurar atrair os homens de negócios mais do que os turistas, atendendo a que têm um modelo de consumo mais estável e previsível.

“O número de quartos de qualidade internacional disponível é ainda muito baixo, pelo que há potencial de crescimento”, disse Filomeno dos Santos, que acrescentou que o Fundo vai concentrar a sua atenção tanto na aquisição de hotéis já em funcionamento como nos que estão na fase de desenvolvimento.

Dos Santos adiantou que os dois sub-fundos estarão operacionais no prazo máximo de três meses, “estando-se actualmente na fase de recrutamento de pessoal para gerir esses investimentos, havendo já alguns projectos identificados.”

A Europa desconfia das empresas

Peso do petróleo nas receitas fiscais angolanas cai para 36,5% em 2015

10 Fevereiro 2015, 12:58 por Lu-

sa



O presidente angolano anunciou esta terça-feira que o contributo do petróleo para as receitas fiscais do país deverá cair para 36,5% em 2015, cerca de metade em relação ao ano anterior, devido à quebra na cotação internacional do crude.

José Eduardo dos Santos falava no Palácio Presidencial, em Luanda, no arranque do Conselho da República, convocado pelo presidente angolano para debater as dificuldades que a crise do petróleo está a provocar nas contas públicas.

"Tem afectado de sobremaneira as receitas do Estado. Prevê-se assim que o contributo do sector dos petróleos para as receitas do Orçamento Geral do Estado [OGE], que em 2014 foi de cerca de 70%, seja este ano apenas de 36,5%", disse o presidente José Eduardo dos Santos, na mensagem inicial dirigida aos conselheiros.

ECONOMIA/POLÍTICA

29 DEZ 2014

Presidente de Angola: "Há projectos que serão adiados"

LUSA



29 Dez 2014

O Presidente angolano perspectivou para 2015 um ano difícil no plano económico, motivado pela "queda significativa do preço do petróleo bruto", o que vai levar à redução de algumas despesas públicas.

O Presidente angolano perspectiva para 2015 um ano difícil no plano económico, motivado pela "queda significativa do preço do petróleo bruto", o que vai levar à redução de algumas despesas públicas.

O Chefe de Estado angolano, que dirigia hoje uma mensagem de ano novo à Nação, apontou o corte dos subsídios aos preços de combustíveis como uma das reduções necessárias para o próximo ano.

"Há projectos que serão adiados e vão ser reforçados o controlo das despesas do Estado e a disciplina e parcimónia na gestão orçamental e financeira, para que se mantenha a estabilidade", disse o Presidente angolano.

Entretanto, José Eduardo dos Santos sublinhou que as dificuldades financeiras não vão interferir na política de combate à pobreza. Angola é o segundo maior produtor de petróleo da Á-

frica subsaariana, depois da Nigéria, e tem uma economia fortemente dependente das receitas arrecadas com a exportação petrolífera. A baixa no preço do barril de petróleo, verificada desde Junho, está a levar o Executivo angolano a traçar estratégias de contorno ao actual momento.

O corte nos subsídios aos combustíveis em 2015, é uma delas, prevendo o Governo angolano poupar mais de 870 milhões de euros com essa medida. Com esta medida, que consta do Orçamento Geral do Estado (OGE) de 2015, o Governo angolano prevê para o próximo ano "uma redução de cerca de 109,2 biliões de kwanzas (mais de 870 milhões de euros) nos gastos com subsídios aos combustíveis", para a mesma quantidade de consumo de 2014.

Depois de um último ajustamento ao preço dos combustíveis, em Setembro passado, com um aumento médio de 25% ao consumidor no gasóleo e gasolina, na quarta-feira passada, registou-se a um novo reajustamento de 20% nos preços dos mesmos tipos de combustíveis.

Angola promete agir contra banca que priva clientes de acesso a depósitos

LUSA

10/02/2015 - 12:47

Banco Nacional de Angola diz que instituições têm procedido "de forma inadequada".



Crise do petróleo está a penalizar Angola. 9

TÓPICOS

1. **Banco de Portugal**
2. **Banca**
3. **Mercados**
4. **Internacional**
5. **Petróleo**

O Banco Nacional de Angola (BNA) afirmou nesta terça-feira, em comunicado, que alguns bancos que operam no país estão a privar clientes da utilização de depósitos, no caso em divisas, prometendo agir para manter a estabilidade do sistema.

Na mesma informação, o BNA assumiu que tem vindo a constatar que algumas instituições financeiras "têm procedido de forma inadequada, prejudicial aos interesses dos clientes, pelo facto de não darem seguimento às operações por si ordenadas".

Além disso, "privando-os da utilização e movimentação dos recursos depositados, negligenciando a existência de um vínculo contratual estabelecido entre as partes", segundo o BNA.

Em causa está a crise provocada pela quebra na cotação do petróleo no mercado internacional, que por sua vez fez diminuir a entrada de divisas em Angola. Simultaneamente, os bancos comerciais angolanos passaram a limitar os levantamentos das contas em moeda estrangeira, de dólares e euros, aos balcões.

Além disso, o envio de remessas para o estrangeiro e o pagamento de facturas internacionais enfrentam vários constrangimentos desde pelo menos Dezembro do ano passado.

Enquanto supervisor do sistema financeiro, o BNA garante o "compromisso em assegurar o respeito pelos direitos dos consumidores de produtos e serviços financeiros e manter a estabilidade do referido sistema", lê-se na mesma informação.

O banco central angolano referiu ainda que, "enquanto garante da estabilidade do sistema financeiro", para "ultrapassar eventuais irregularidades", os clientes visados devem formalizar queixas junto da instituição.

Anteriormente, o governador do BNA, José Pedro de Morais Júnior, justificou com "antecipações erradas" da crise do petróleo por agentes económicos as dificuldades no acesso a divisas.

Na última sexta-feira, José Pedro de Morais Júnior afirmou que não existem motivos para as dificuldades relatadas no acesso generalizado a dólares nos bancos comerciais, numa altura em que o câmbio disparou no mercado informal, desvalorizando o kwanza.

"Não houve nenhuma redução da oferta de divisas no mercado cambial, vendidas pelo BNA aos bancos comerciais", garantiu o governador, revelando que em 2014 essas vendas - que são feitas através de leilões semanais -, até aumentaram 34% face ao ano anterior. Cifram-se, em termos médios, em 1.500 milhões de dólares mensais (1,32 mil milhões de euros), disse.

"Foi exactamente este valor que nós vendemos durante o mês de Janeiro, 1.500 milhões de dólares ao mercado bancário. Significa isto dizer que não há nenhuma redução de oferta de divisas no nosso mercado", sustentou.

José Pedro de Moraes Júnior deu a entender que o problema está nas medidas de protecção adoptadas pelos bancos, face aos efeitos da crise do petróleo, nomeadamente com a intenção de constituírem reservas para prevenir eventuais dificuldades.

"Este congestionamento explica-se porque alguns agentes económicos fizeram antecipações erradas, desenvolveram expectativas negativas em relação ao nosso país, devido à queda do preço do petróleo, e resolveram eliminar o risco que tinha, de créditos sobre entidades angolanas. E vai daí, introduziram todos os processos de pagamentos sobre entidades angolanas", disse.

ANGONOTÍCIAS | Notícias de Angola em Tempo Real

**Compre Obrigações
de Tesouro Nacional**
Ganhe e proteja-se, investindo no futuro
e na protecção financeira.



Angola impõe imposto sobre transferências de dinheiro para fora do país

20-02-2015 | Fonte: Jornal Expansão



O Governo angolano vai aplicar um imposto especial sobre as transferências de dinheiro para fora do país. A medida, avançada pelo jornal económico angolano "Expansão", está incluída no Orçamento rectificativo para este ano, que começa a ser discutido no Parlamento Angolano.

De acordo com o jornal, o imposto especial vai aplicar-se a todas as operações cambiais para o exterior, deixando apenas de fora as que estejam relacionadas com o pagamento de importações de mercadorias. Assim, as transferências privadas ou de salários, por exemplo, passam a ter um custo adicional, penalizando as empresas portuguesas e os seus trabalhadores.

No novo Orçamento do Estado não é referido o valor da taxa mas o *Expansão*, sem citar fontes, fala de 15% a 18%. A medida é vista como temporária, de modo a “garantir a continuidade de oferta de divisas à economia”, afectada pela quebra nas receitas com as exportações de petróleo, mas não é estabelecida uma meta temporal.

Ainda de acordo com o "Expansão", é no artigo 4.º, do n.º1, do Orçamento rectificativo que se estipula “a criação de uma contribuição especial sobre as operações cambiais de invisíveis correntes”.

Já no n.º 2 desse artigo estabelece-se como “operações cambiais de invisíveis correntes as transacções, serviços e transferências relacionadas com transportes, seguros, viagens, rendimentos de capitais, comissões e corretagens, direitos de patentes e marcas, encargos administrativos e de exploração, salários e outras despesas por serviços pessoais, outros serviços e pagamentos de rendimentos, transferências privadas quando se efectuarem entre o território nacional [Angola] e o estrangeiro ou entre residentes e não residentes”.

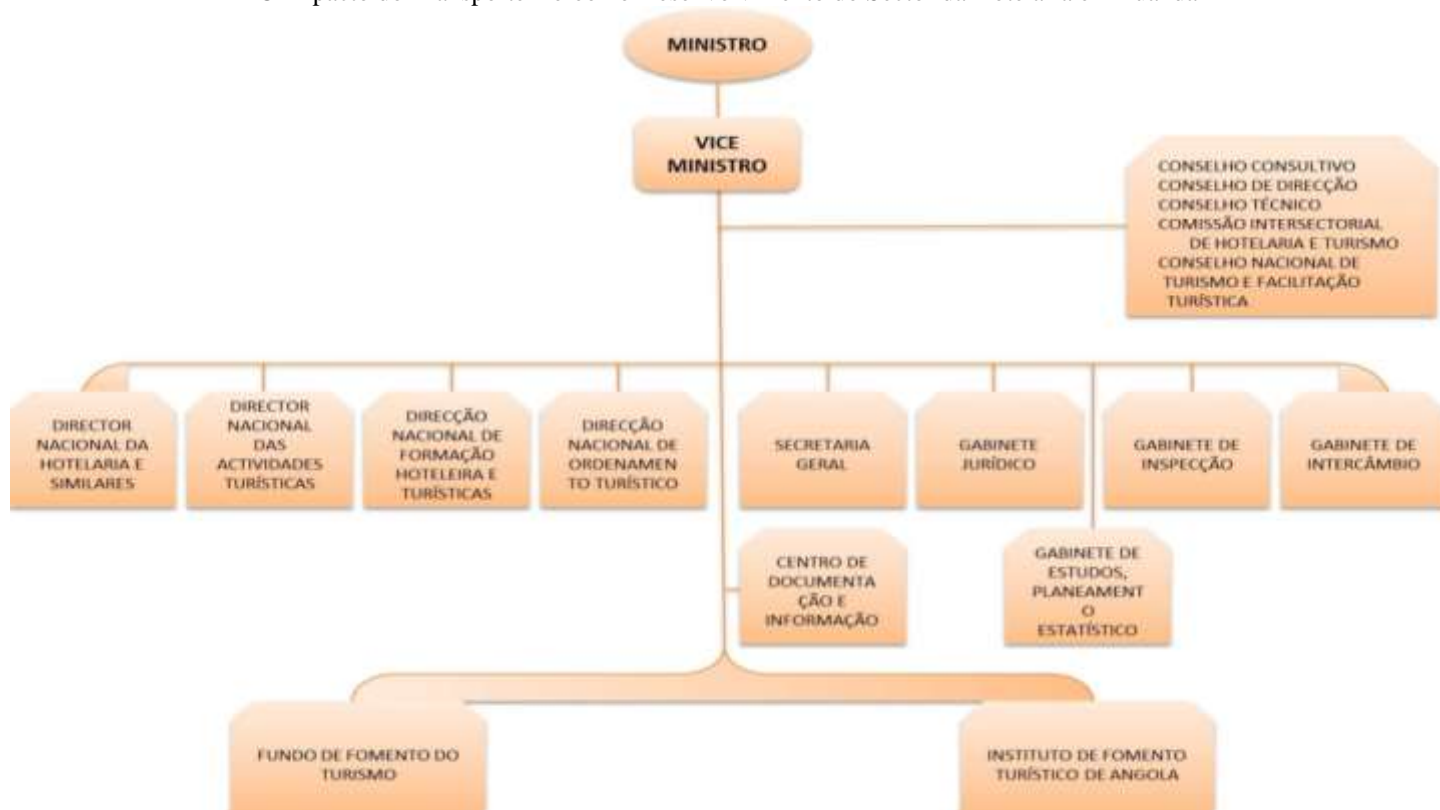
O Orçamento rectificativo entregue na Assembleia Nacional reflecte a forte queda das receitas e menor entrada de divisas no país, devido à baixa do preço do petróleo. Se no documento ainda em vigor a estimativa do preço do barril era de 81 dólares, agora esse cálculo desce para 40 dólares.

A revisão em baixa do Governo vai reflectir-se num travão do investimento público, com impacto negativo na dinamização da economia. Ou seja, as empresas exportadoras (com várias a sofrer já a imposição de quotas à entrada de produtos como cervejas) e as que investem neste país africano vão ser também afectadas.

O sector da construção é um dos atingidos e, embora o Orçamento rectificativo ainda não tenha sido divulgado, o relatório de fundamentação do documento avança com alguns dados. Em vez de se estimar um crescimento de 10,5% para o sector da construção este ano, o cenário macroeconómico aponta agora para uma subida de 6,5%. No capítulo das despesas, verifica-se uma quebra de 25% no investimento face ao que estava previsto. A rubrica de habitação e serviços comunitários, por exemplo, teve uma revisão em baixa de 28%. Já a indústria extractiva, transformação e construção sofre um corte de 47% face ao montante inicialmente previsto, e o sector dos transportes vai receber menos 80% das verbas inicialmente planeadas.

As duas maiores associações de construção, a AICCOPN e a AECOPS, já pediram ao ministro da Economia, António Pires de Lima, a criação de instrumentos para cobertura de risco, tanto cambial, como taxas de juro, nas exportações de bens e serviços para Angola e outros países de risco. A ideia é estender aos contratos de empreitadas de obras públicas o acesso à linha de crédito para países fora da OCDE, com garantia do Estado português. No entanto, o ministro da Economia ainda não deu qualquer resposta às duas associações empresariais. com Rosa Soares

[Share on email](#) [Enviar artigo por e-mail](#)



Organograma do Ministerio de Hotelaria e Turismo de Angola

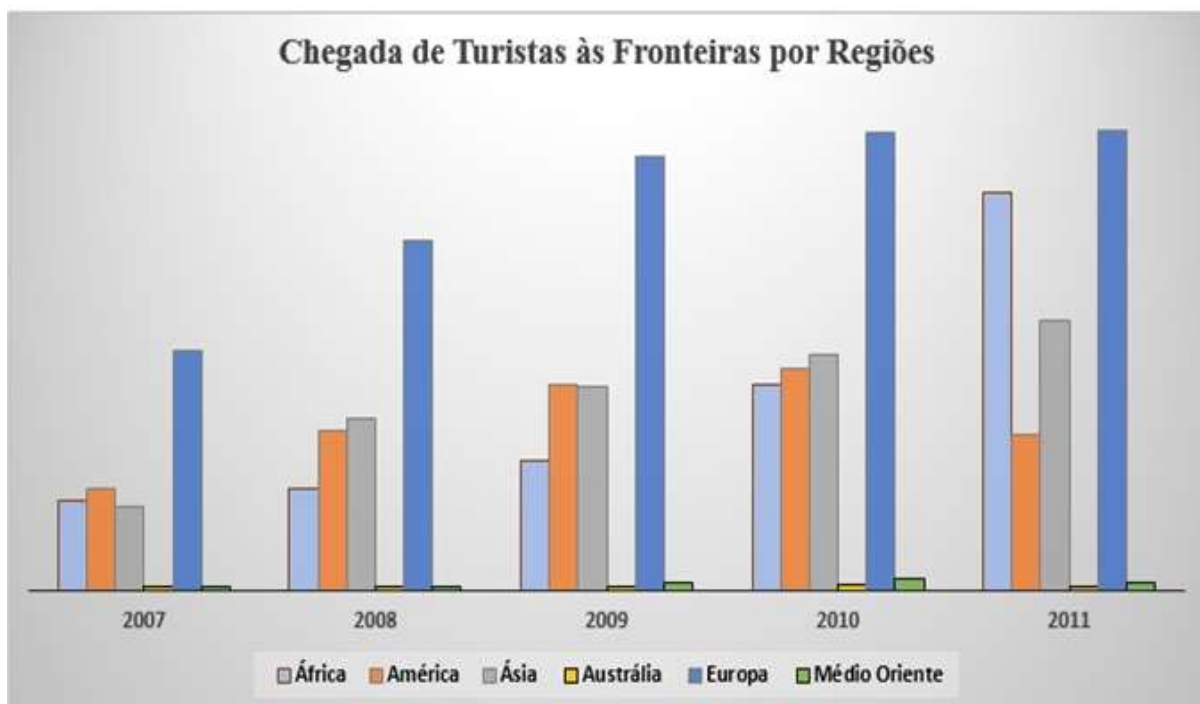


Figura 9- Chegadas de Turistas às Fronteiras por Regiões, 2007 a 2011

Fonte: Elaboração própria desde o Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009, e 2012

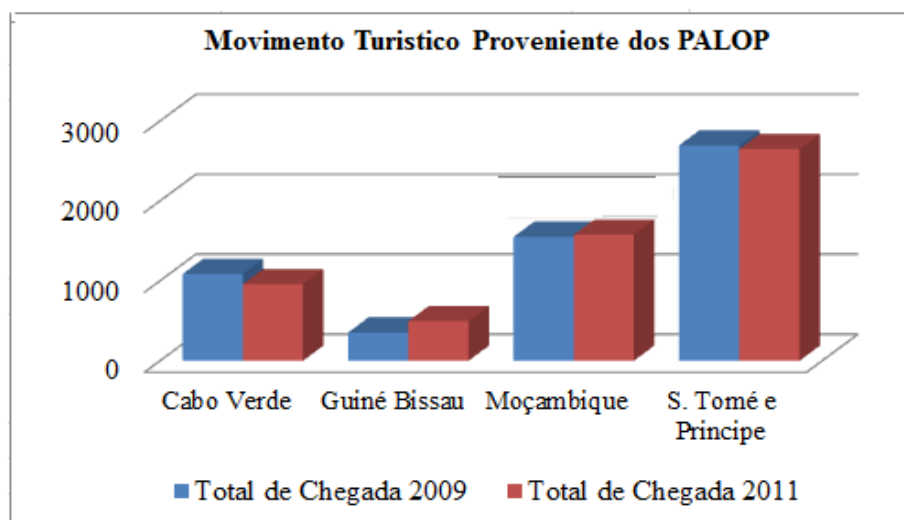


Figura 9 - Movimentos Turísticos Provenientes dos PALOP, 2009 e 2011

Fonte: Elaboração própria desde, Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola 2009, 2012

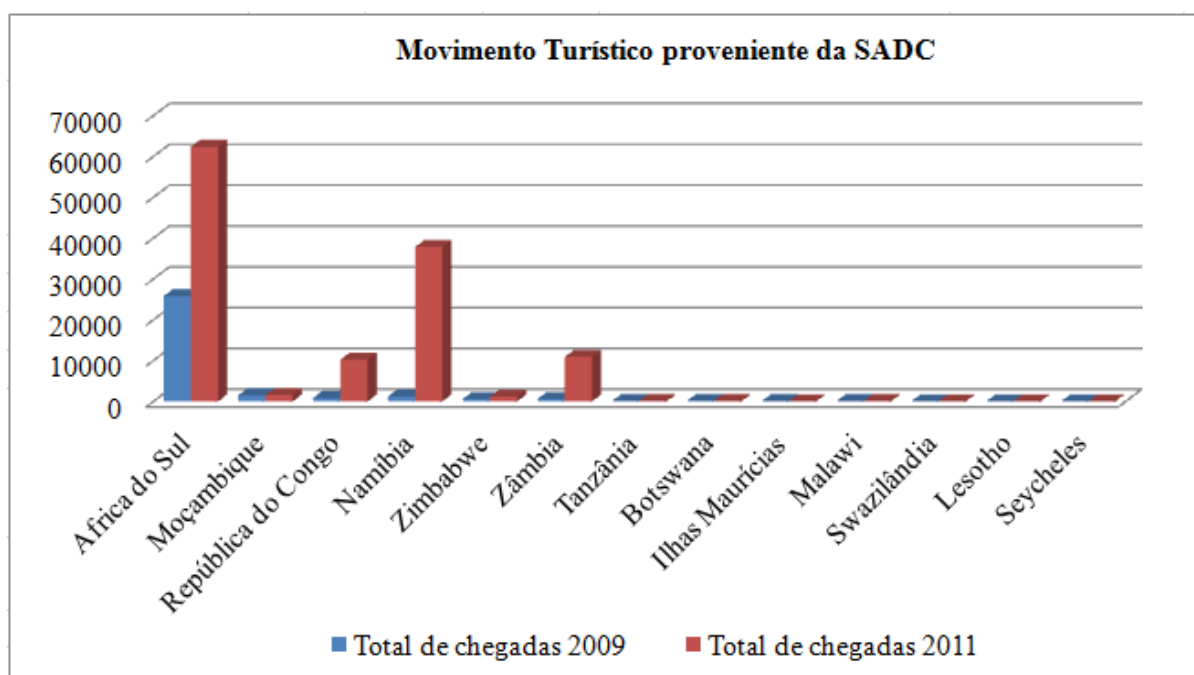


Figura -10 Movimento Turístico Proveniente da SADC, 2009 e 2011

Fonte: Elaboração própria desde, Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009, Ed.2012

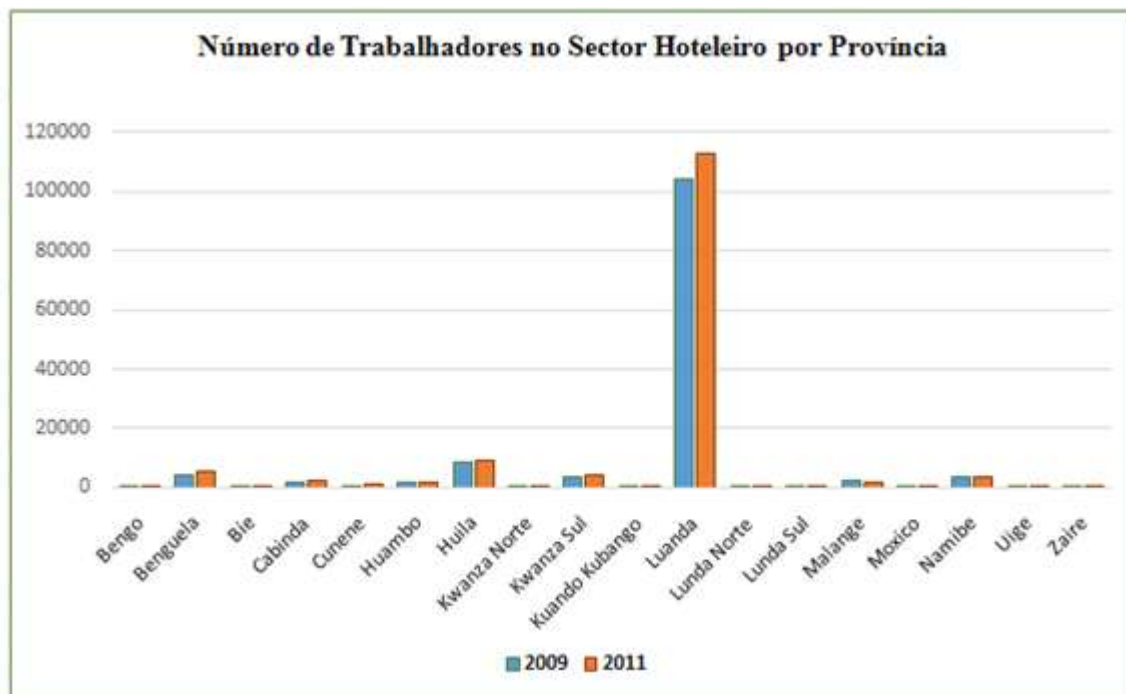


Figura 12- Número de Trabalhadores no sector Hoteleiro por Província, 2009/2011

Fonte: Elaboração própria, desde, Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009, Ed, 2012

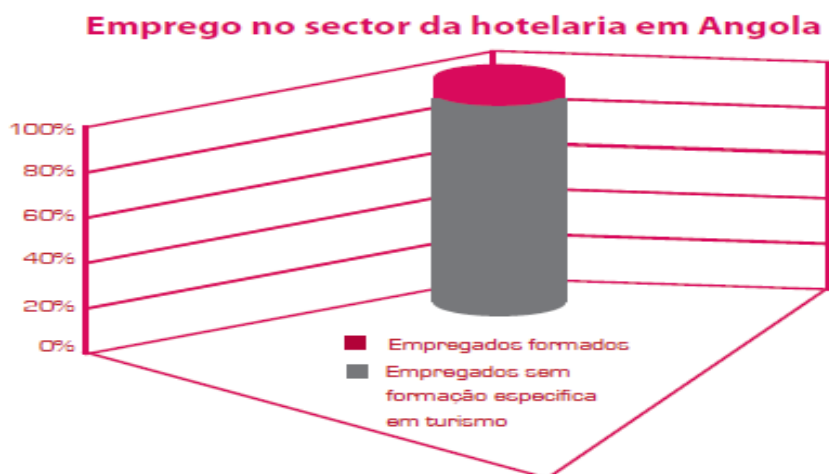


Figura 13 – Formação no Sector de Hotelaria ao Nivel Nacional em 2009

Fonte: MINHOTUR/Direcção Nacional de Formação Hoteleira e Tturística, 2009



Figura 13 - Repartição do Emprego no Sector Privado, 2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

2012

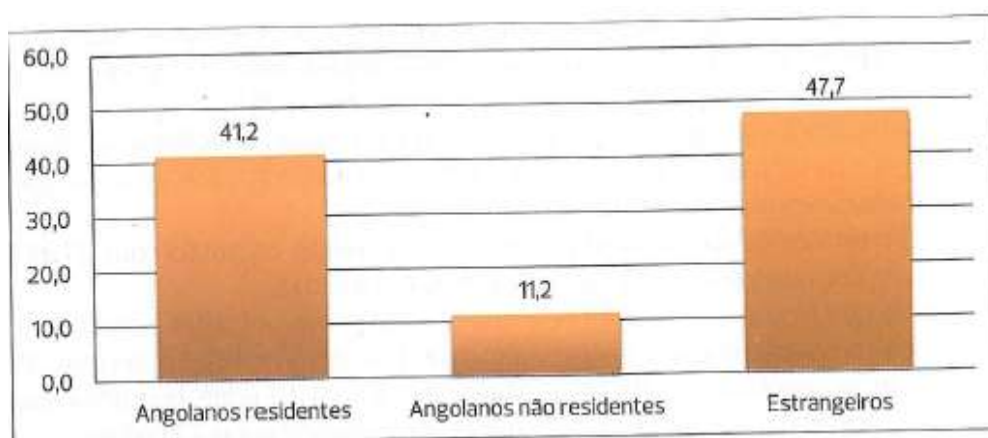


Figura 14- Chegadas nos Estabelecimentos de Alojamento, (%), 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

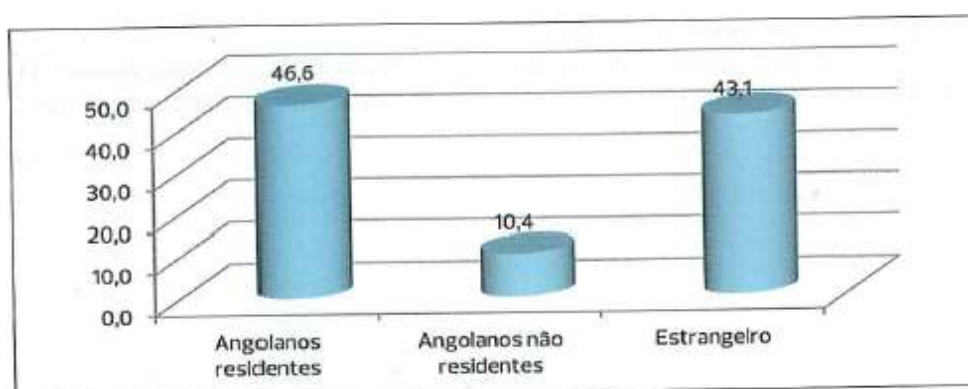


Figura 15 - Dormidas nas Unidades de Alojamento (%), 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012



Figura 16 - Chegadas nas Unidades Hoteleiras, 2008/2009

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009



Figura 17 - Dormidas nas Unidades Hoteleiras 2008/2009

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2009

**Figura 18 - Principais Motivos de Viagens 2008/2009**

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009

Tipo de Unidades	Anos			Crescimento %	
	2009	2010	2011	2010/2009	2011/2010
Hotéis	31.067	31.903	36.192	2,7	13,4
Pensões e outras unidades de alojamento	39.343	40.691	35.892	3,4	-11,8
Restaurantes e Similares	54.313	55.927	61.292	3,0	9,6
Agências de Viagens e Turismo	9.918	10.346	12.188	4,3	17,8
Total Geral	134.641	138.867	145.564	3,1	4,8

Tabela 18 - Crescimento do Emprego no Sector Privado, 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição

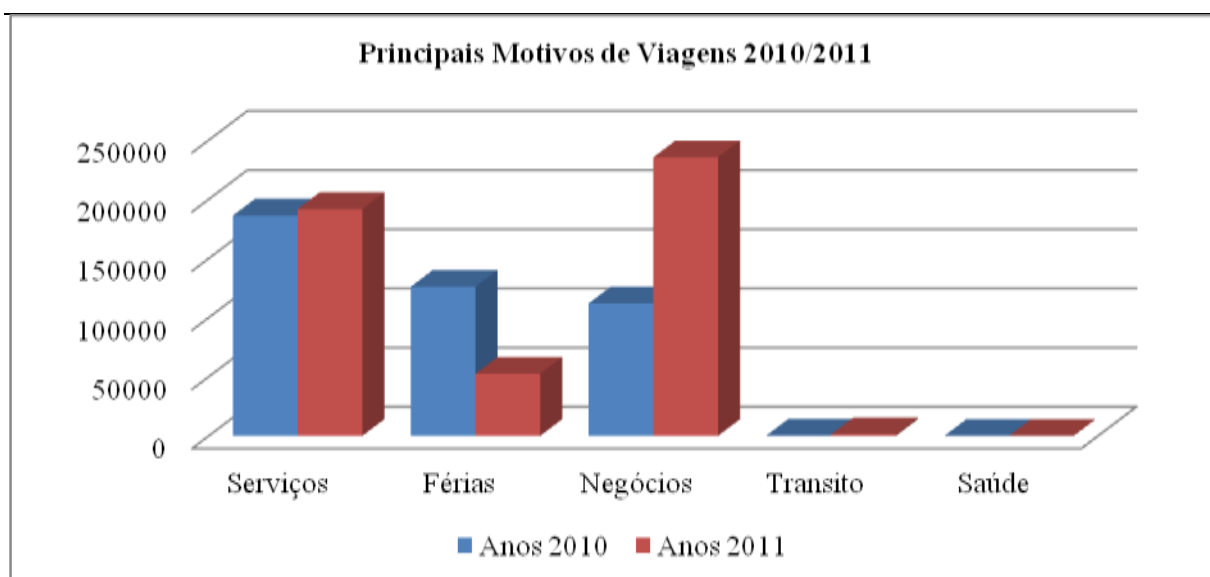


Figura 19 - Principais Motivos de Viagens 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2012

Tipo de Estabelecimento	Chegadas			Total	Dormidas			Total
	Angolanos Residentes	Angolanos não Residentes	Estrang.		Angolanos Residentes	Angolanos não Residentes	Estrangeiros	
Hotéis	250.520	73.153	328.232	651.905	682.720	111.462	1.043.063	1.842.245
Outras Unidades de alojamento	122.304	28.140	103.344	253.788	563.328	167.263	114.409	845.000
Total Geral	372.824	101.293	431.576	905.693	1.251.048	278.725	1.157.472	2.687.245

Tabelas 19- Chegadas e Dormidas nas Unidades de Alojamento, 2010/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição 2012

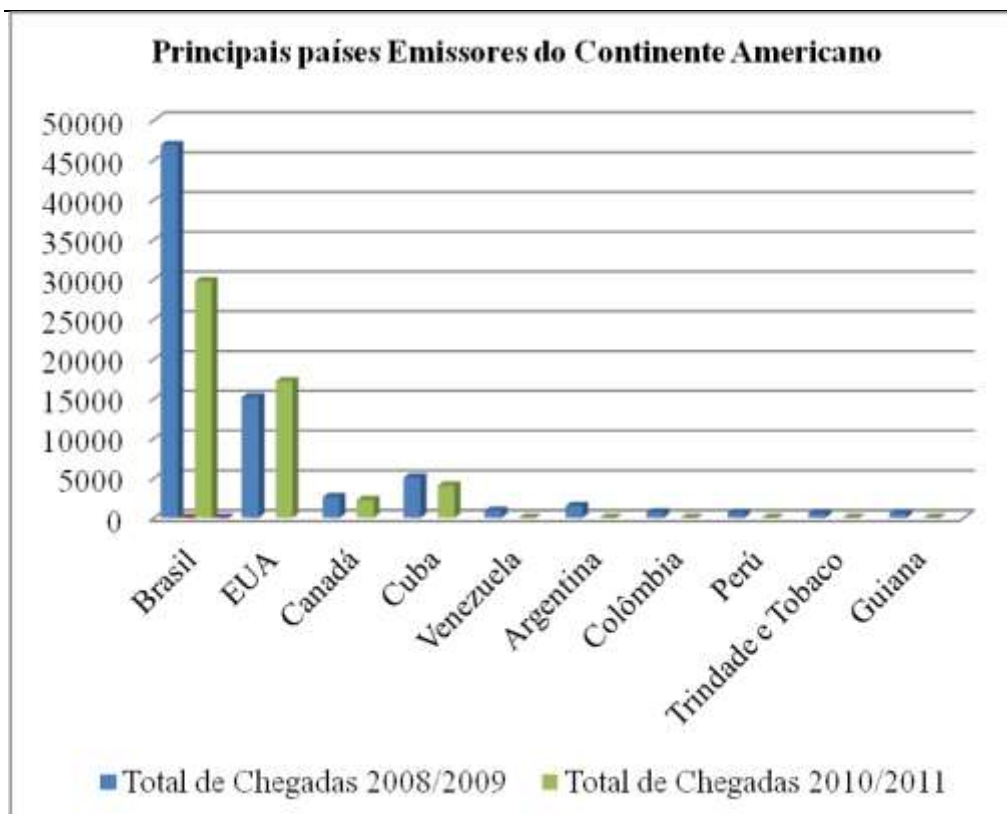


Figura 20-Principais Países Emissores do Continente Americano, 2008/2011

Fonte: Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, Edição, 2009/ 2012

Copyright © 2013, World Tourism Organization (UNWTO) Compendium of Tourism Statistics, Data 2007 – 2011, 2013 Edition

ANGOLA

Basic data and indicators	Notes	Units	2007	2008	2009	2010	2011
1. INBOUND TOURISM							
Data							
Arrivals							
1.1 Total		('000)	195	294	366	425	481
1.2 ♦ Overnight visitors (tourists)		('000)	195	294	366	425	481
1.3 ♦ Same-day visitors (excursionists)		('000)	..	..	..	..	..
1.4 * of which, cruise passengers		('000)	..	..	..	..	..
Arrivals by region							
1.5 Total		('000)	194	294	364	426	481
1.6 ♦ Africa		('000)	33	37	46	73	148
1.7 ♦ Americas		('000)	38	59	76	83	58
1.8 ♦ East Asia and the Pacific		('000)	28	59	66	81	88
1.9 ♦ Europe		('000)	89	130	161	170	170
1.10 ♦ Middle East		('000)	2	3	4	9	3
1.11 ♦ South Asia		('000)	4	6	11	10	14
1.12 ♦ Other not classified		('000)	..	..	..	..	..
1.13 * of which, nationals residing abroad		('000)	..	..	..	..	..
Arrivals by main purpose							
1.14 Total		('000)	194	294	365	425	481
1.15 ♦ Personal		('000)	166	235	289	313	246
1.16 * holidays, leisure and recreation		('000)	54	87	154	126	53
1.17 * other personal purposes		('000)	112	148	135	187	193
1.18 ♦ Business and professional		('000)	28	59	76	112	235
Arrivals by mode of transport							
1.19 Total		('000)	194	294	366	425	481
1.20 ♦ Air		('000)	172	294	366	425	481
1.21 ♦ Water		('000)	18	..	..	..	..
1.22 ♦ Land		('000)	4	..	..	..	..
1.23 * railway		('000)	..	..	..	..	..
1.24 * road		('000)	4	..	..	..	..
1.25 * others		('000)	..	..	..	..	..
Accommodation							
Total							
1.29 ♦ Guests		('000)	122	185	454	465	533
1.30 ♦ Overnights		('000)	340	386	1,899	2,856	1,436
Hotels and similar establishments							
1.31 ♦ Guests	(1)	('000)	91	126	288	319	401
1.32 ♦ Overnights	(1)	('000)	292	260	1,054	2,544	1,155
Expenditure							
1.33 Total		US\$ Mn	236	293	554	726	653
1.34 ♦ Travel		US\$ Mn	225	285	534	719	646
1.35 ♦ Passenger transport		US\$ Mn	11	8	20	7	7
Expenditure by main purpose of the trip							
1.36 Total		US\$ Mn	225	285	534	719	646

Tabela 20-Indicadores Básicos do Turismo em Angola, 2007 / 2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio de Estatístico do Turismo Edição, 2013

2. DOMESTIC TOURISM					
Data					
Accommodation					
Total					
2.19	♦ Guests	('000)	94	124	332
2.20	♦ Overnights	('000)	118	139	1,088
Hotels and similar establishments					
2.21	♦ Guests	(1)	59	28	96
2.22	♦ Overnights	(1)	73	41	451
3. OUTBOUND TOURISM					
Data					
Expenditure					
Total					
3.4	♦ Travel	US\$ Mn	473	447	270
3.5	♦ Passenger transport	US\$ Mn	212	254	133
3.6	♦ Expenditure by main purpose of the trip	US\$ Mn	261	193	137
Total					
3.7	♦ Personal	US\$ Mn	212	254	132
3.8	♦ Business and professional	US\$ Mn	110	134	56
3.9	♦ Total	US\$ Mn	102	120	76

Tabela 21- Dados Sobre o Turismo Doméstico, 2007 / 2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2013

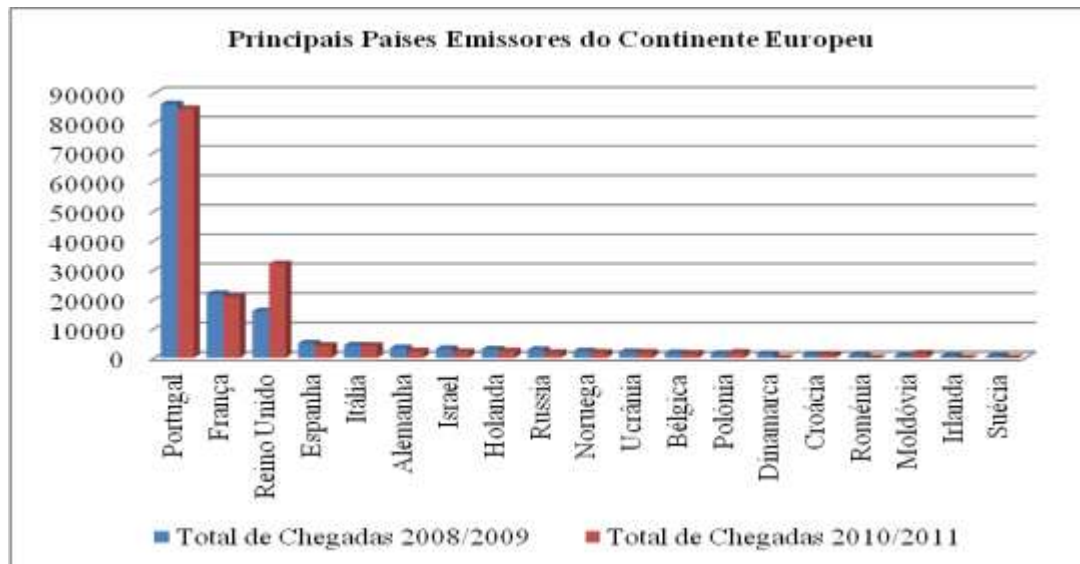


Figura 21- Principais Países Emissores do Continente Europeu, 2008/2011

Fonte: Boletim

Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola, 2009/2012

Tabela 22 – Indicadores Básicos da indústria do Turismo em Angola, 2007/2011

Fonte: Organização Mundial do Turismo, Compêndio de Estatística do Turismo Edição 2011/2013

[Data]									
Number of establishments									
4.1	Total	Units	2,304	2,513	3,127	4,406	4,911		
4.2	• Accommodation for visitors	Units	581	621	801	1,132	1,192		
4.3	* of which, "hotels and similar establishments"	Units	77	81	87	136	148		
4.4	• Food and beverage serving activities	Units	1,692	1,863	2,271	3,270	3,632		
4.5	• Passenger transportation	Units	–	–	–	–	–		
4.6	• Travel agencies and other reservation services activities	Units	111	29	55	84	87		
4.7	• Other tourism industries	Units	–	–	–	–	–		
Accommodation for visitors in hotels and similar establishments									
Non-monetary data									
4.13	• Number of establishments	(1) Units	77	81	87	136	148		

Copyright © 2013, World Tourism Organization (UNWTO)

Compendium of Tourism Statistics, Data 2007 – 2011, 2013 Edition

ANGOLA

Basic data and indicators		Notes	Units	2007	2008	2009	2010	2011
4. TOURISM INDUSTRIES								
5. EMPLOYMENT								
[Data]								
Number of employees by tourism industries								
5.1	Total	(‘000)		72.1	102.7	134.6	138.9	145.6
5.2	• Accommodation services for visitors (hotels and similar establishments)	(‘000)		33.5	46.2	70.4	72.6	72.1
5.3	• Other accommodation services	(‘000)		–	–	–	–	–
5.4	• Food and beverage serving activities	(‘000)		35.7	48.6	54.3	55.9	61.3
5.5	• Passenger transportation	(‘000)		–	–	–	–	–
5.6	• Travel agencies and other reservation services activities	(‘000)		3.0	7.9	9.9	10.3	12.2
5.7	• Other tourism industries	(‘000)		–	–	–	–	–
6. COMPLEMENTARY INDICATORS								
Demand								
6.1	Gross travel propensity	Units		–	–	–	–	–
6.2	Carrying capacity (arrivals/population)	Units		0.01	0.02	0.02	0.02	0.02
Macroeconomic indicators related to international tourism								
6.3	Inbound tourism expenditure over GDP	Percent		0.4	0.3	–	–	–
6.4	Outbound tourism expenditure over GDP	Percent		0.8	0.5	–	–	–
6.5	Tourism balance (inbound minus outbound tourism expenditure) over GDP	Percent		-0.4	-0.2	–	–	–
6.6	Tourism openness (inbound plus outbound tourism expenditure) over GDP	Percent		1.2	0.9	–	–	–
6.7	Tourism coverage (inbound over outbound tourism expenditure)	Percent		49.9	65.5	205.2	264.0	–
6.8	Inbound tourism expenditure over exports of goods	Percent		0.5	0.5	1.4	1.4	–
6.9	Inbound tourism expenditure over exports of services	Percent		76.0	88.9	88.9	84.7	–
6.10	Inbound tourism expenditure over exports of goods and services	Percent		–	–	–	–	–
6.11	Inbound tourism expenditure over current account credits	Percent		0.5	0.5	1.3	1.4	–